Das Durchsuchungsrecht.

Inaugural-Dissertation

der

juristischen Facultät

der

Friedrich-Alexanders-Universität zu Erlangen

vorgelegt von

Werner Freiherrn von Mirbach

aus Potsdam,

Referendar am Kgl. Amtsgericht zu Rixdorf.

AKAD. LAUBRAT

Approbirt am 31. October 1902.

BERLIN.

Gedruckt bei Julius Sittenfeld.

1903.

78

Meinen Eltern.

Das Durchsuchungsrecht.

Literatur.

Annuaire de l'institut de droit international. Bruxelles 1888.

Archiv für öffentliches Recht. I. v. Martitz.

Berg, O., Nordamerikas Stellung zum Quintupelvertrag vom 20. Dezember 1841. Königsberg 1842.

Bluntschli, I. C., Das moderne Völkerrecht der civilisierten Staaten als Rechtsbuch dargestellt. Nördlingen 1878.

Bonfils, H., Manuel de droit international public. Paris 1901.

Bowles, Th. G., The declaration of Paris of 1856. London 1900.

Calvo, Ch., Le droit international théorique et pratique. 6 vol. Paris 1896.

Castel, B., Du principe de la liberté des mers et de ses applications dans le droit commun international. Toulouse 1900.

Correspondence respecting the action of Her Majesty's Naval Authorities with regard to certain foreign vessels. London, March 1900.

Dupuis, Ch., Le droit de la guerre maritime d'après les doctrines anglaises contemporaines. Paris 1899.

Fauchille, P., Du Blocus maritime. Paris 1882.

Field, D. D., Outlines of an international law. New York 1872.

Gessner, L., Le droit des neutres sur mer. Berlin 1865.

Derselbe, Kriegführende und neutrale Mächte. Ein Beitrag zur Reform des internationalen Rechts in Kriegszeiten. Berlin 1877.

Derselbe, Das Recht des neutralen Seehandels und eine Revision der darüber geltenden Grundsätze des Völkerrechts. Bremen 1855.

Grund, F. I., Das Untersuchungsrecht. Leipzig 1842.

Hautefeuille, L. B., Histoire des origines, des progrès et des variations du droit maritime international. Paris 1858.

Derselbe, Des droits et des devoirs des nations neutres en temps de guerre maritime. 4 vol. Paris 1849.

Heffter, A. W., Das europäische Völkerrecht der Gegenwart. Berlin 1888.

Heinze, W., Die Beschlagnahme der deutschen Postdampfer durch die Engländer. Heidelberg 1900.

Holland, T. E., A manuel of naval prize law. London 1888.

Holtzendorff, Fr. v., Handbuch des Völkerrechts. 3 Bde. Hamburg 1887.

Japanisches Prisenreglement. (Prize law of Japan.) 7. September 1894.

Kaltenborn, C. v., Grundsätze des praktischen europäischen Seerechts. Berlin 1851.

Kent, J., Commentaries on American law. New York 1840.

Kleen, R., Lois et usages de la neutralité. Paris 1898.

Lawrence, T. J., The principles of international law. London 1898 und Boston 1855.

Lawrence, U. B., Commentaires sur les éléments du droit international et sur l'histoire du progrès du droit des gens de H. Wheaton. 4 vol. Leipzig 1869.

Liszt, Fr. v., Das Völkerrecht. Berlin 1898.

Lueder, C., Die Genfer Konvention. Erlangen 1876.

Maclachlan, D., A Treatise on the law of merchant shipping. London 1892.

„Marine-Rundschau". 8./9. Heft 1899. Die nordamerikanische Instruktion für Blokadeschiffe und Kreuzer.

Martens, G. Fr. de, Nouveau recueil général de traités et autres actes relatifs aux rapports de droit international. Göttingen 1878. Leipzig 1902.

Martens, Fr. von, Völkerrecht. 2 Bde. Berlin 1883.

Martens et Cussy, Recueil manuel et pratique de traités et conventions. Leipzig 1888.

Ortolan, M. Ch., Règles internationales et diplomatie de la mer. 2 vol. Paris 1864.

Perels, F., Das internationale öffentliche Seerecht. Berlin 1882.

Phillimore, Sir Robert, Commentaries upon international law. 4 vol. London 1873.

Pistoie, A. de et Duverdy, Ch., Traités des prises maritimes. 2 vol. Paris 1855.

Regulations for the government of the United States Navy. Washington 1870, 1876, 1900.

Rivier, A., Lehrbuch des Völkerrechts. Stuttgart 1899.

Valentino Charles, Aide mémoire de l'officier de marine. Paris 1897.

Wheaton, H., Elements of international law. London 1878.

Derselbe, Enquiry into the validity of the British claim to a right of visitation and search of American vessels, suspected to be engaged in the African slave-trade. London 1842.

Zorn, Ph., Reichsstaatsrecht. 2 Bde. Berlin 1897.

Inhaltsübersicht.

Seite

A. Freiheit des Meeres 1

B. Durchsuchungsrecht im Frieden 2

I. Durchsuchungsrecht zum Zweck der Unterdrückung des Seeraubs 4

Visitationsrecht im weiteren Sinne 5

II. Durchsuchungsrecht zum Zweck der Unterdrückung des Sklavenhandels 6

Kongresse zu Aachen und Verona 6

Verträge Englands 7

Verhandlungen Englands mit Amerika 7

Konvention vom 13. April 1824 8

Verhandlungen mit Frankreich (1831, 33, 45) . . 9

Streit zwischen England und Amerika (1841) . . 9

Quintupelvertrag 20. Dezember 1841 11

Konvention zwischen Frankreich und England 29. Mai 1845 14

Amerikas Stellung zum Quintupelvertrag . . . 15

Boundry- oder Ashburton Treaty 17

Vertrag vom 7. April 1862 zwischen Amerika und England 20

Brüsseler Konferenz Juli 1890 21

III. Hochseefischerei in der Nordsee.

Haager Vertrag vom 6. Mai 1882 24

IV. Unterdrückung des Branntweinhandels unter den Nordseefischern 26

Haager Konferenz von 1888 26

V. Schutz der Unterseekabel 27

Vertrag vom 14. März 1884 zu Paris 28

C. Durchsuchungsrecht im Kriege 29

I. Was ist Durchsuchungsrecht? 29

II. Wann kann das Durchsuchungsrecht ausgeübt werden? 30

Kriegserklärung 30

Beendigung des Krieges 31
Waffenstillstand 31
Bürgerkrieg und Insurrektion 32

III. Zweck des Durchsuchungsrechtes 35

IV. Grenzen des Durchsuchungsrechtes 36
Prüfung der Papiere 36
Feststellung der Nationalität 37
Durchsuchung 37

V. Verfahren 37
Pyrenäischer Friedensvertrag 7. November 1659 . . 37
Abstand, den das visitierende Kriegsschiff zu halten hat 38
Anhaltung 40
Widerstand 42
Visitationskommando 44
Prüfung der Papiere 45
Papiere betreffend die Nationalität 45
Reisepapiere 45
Ladungspapiere 46
Durchsuchung 50
Oeffnen verschlossener Räume 50

VI. Wo kann das Durchsuchungsrecht ausgeübt werden? 52
Neutrale Gewässer 52
Hohe See 53
Vom Kriegsschauplatz entfernte Meere 53

VII. Wer kann das Durchsuchungsrecht ausüben? . . . 53
Kaper 54
Kriegsschiffe 56
Seebehörden und Zollwächter 56

VIII. Auf wen kann das Durchsuchungsrecht ausgeübt werden? 56
Kriegscontrebande 57
Contrebandieren zwischen neutralen Häfen 60
Blokade 64
Kriegsschiffe 66
Hospitalschiffe 67
Postdampfer 71
Besondere Verträge und Reglements 72
Staatspostdampfer 73
Schiffe unter Convoi 74
Ordre der Königin Christine von Schweden 1653 . 74
Haltung Hollands 75

Englands Konflikte mit Dänemark 75
Zweite bewaffnete Neutralität 75
Vertrag Englands und Russlands 17. Juni 1801 . . 76
Pariser Seerechtsdeklaration 16. April 1856 . . . 78
Kontinent erkennt das Convoirecht an . . . 78
Englands Widerstand 81
Durchsuchung bei Täuschung 86
D. Schlusswort 87
E. Anhang I. Stenographische Berichte über die Verhandlungen des Reichstags 88
Anhang II. Auszug aus der „Correspondence respecting the action of Her Majesty's Naval Authorities with regard to certain foreign vessels" . . . 111

„Et quidem naturali jure omnium communia sunt illa: aer, aqua profluens et mare, et per hoc litora maris.“ [1])

Dieses Prinzip der Meeresfreiheit war im Altertum wohl allgemein anerkannt. Wenn auch die einzelnen Völker auf der Höhe ihrer Macht sich eine ausschliessliche Herrschaft über das Meer anmassten, so konnte dies Prinzip auf die Dauer doch nicht beseitigt werden. Die Kreter, Pelasker und Phönizier etc. beherrschten nacheinander die damals bekannten Meere. Völker und Städte wechselten in dieser Herrschaft.

Vor allen Völkern des Altertums sind es die Griechen und Römer, welche ihre Macht über das Meer ausdehnten. Infolge der vielen und reichen Kolonien blühte der griechische Handel zur See. So weit ihre eigene Macht nicht geschädigt wurde, erkannten sie die Freiheit des Meeres an; sobald aber ihre Interessen mit denen anderer kollidierten, trafen sie strenge Vorkehrungen, um die fremde Macht zu unterdrücken. Untersagten doch die Athener im Jahre 449 v. Chr. den persischen Kriegsschiffen die Durchfahrt durch den Thracischen Bosporus. So kam es zu den Kämpfen, in denen Athener, Perser und Spartaner sich gegenüberstanden.

Das gleiche Prinzip befolgte Rom. Es dehnte seine Macht zu Lande wie zur See aus und duldete keinen Rivalen. Beide Völker waren die Herren der Meere und gewährten anderen Nationen niemals eine gleiche rechtliche Stellung.

Im Mittelalter sind es namentlich Venedig, Genua, Pisa und Florenz, welche sich um die Seeherrschaft stritten. All' diese Kämpfe hatten immer nur das eine Ziel, die Nachbarn

[1]) l. 2. § 1. D. de div. rer. 1. 8.

zu vernichten, den eigenen Handel zu fördern und das Mittelländische Meer zu beherrschen. Dies dauerte während mehrerer Jahrhunderte so an.

Mit der Entdeckung Amerikas begann ein neuer Zeitabschnitt für die Seemächte; Spanien und Portugal traten jetzt in den Vordergrund. Ihre Anmassungen hinderten und zerstörten den Handel des übrigen Europas.

Im 15. Jahrhundert war es dann England, welches die Meeresherrschaft an sich reissen und eine Seepolizei ausüben wollte. Gegen Holland, seinen Rivalen, richtete sich zuerst Englands Angriff. Holland huldigte dem Prinzip, welches sein berühmter Schriftsteller, Hugo de Groot oder Grotius, in seinem „Mare liberum seu de jure quod Batavis competit ad indicana commercia“ im Jahre 1609 aufgestellt hatte, das Prinzip von der absoluten Freiheit des Meeres, welches im Eigentum niemandes steht, „Mare aut jus in eo navigandi proprium nulli dominium.“ Eine Gegenschrift ging von England aus: „Mare clausum seu de dominio maris,“ von Johann Selden, dessen Grundsatz ist: „Britannia rules the waves.“

Dieser Wunsch Englands, Herr der Meere zu sein, stiess auf heftigen Widerstand, namentlich in Frankreich; und nach vielen Kämpfen musste es die Freiheit des Meeres anerkennen. Seit Hugo Grotius hat sich dieser Grundsatz zum festen Rechtssatz verdichtet. Kein Staat kann daher auf hoher See über einen anderen Hoheitsrechte ausüben, etwa eine Seepolizei in Anspruch nehmen. Von diesem Prinzip der Ausschliessung jeder Justiz oder Polizeigewalt sind jedoch, sei es gewohnheitsrechtlich, sei es im Wege von Verträgen, Ausnahmen gemacht worden.

Ein Visitationsrecht hat sich herausgebildet, welches aber im Frieden anders als im Kriege ausgeübt werden kann.

* * *

Das Visitationsrecht im Frieden „right of visit“ oder „right of approach“ hat sich auf die Prüfung der Papiere zu beschränken, welche sich auf die Nationalität beziehen

Es erstreckt sich nicht, wie das Visitationsrecht in Kriegszeiten, „right of visit and search“, auch auf die eigentliche Durchsuchung des Schiffes selbst. Dies Recht, auf hoher See die Nationalität eines Schiffes festzustellen, ist namentlich von England in Anspruch genommen worden.[1])

Gegen eine solche Anmassung ist hauptsächlich von den deutschen und französischen Schriftstellern energisch protestiert worden.

Die Nationen sind vollständig unabhängig von einander, sind daher auch nicht der Jurisdiktion eines fremden Staates unterworfen, vor allem aber nicht im Frieden. Diese Unabhängigkeit wird nicht etwa im Kriege völlig aufgehoben; um jedoch sein Kriegsrecht auszuüben und seinem Gegner so viel wie möglich schaden zu können, ist dem Kriegführenden das Visitationsrecht „right of visit and search“ an neutralen Schiffen eingeräumt.

Dies ausschliessliche Kriegsrecht kann aber nicht auch auf den Frieden übertragen werden, denn dies ist der Anfang einer Herrschaft über die Meere. Das Recht wird doch nur missbraucht werden, und ein Durcheinanderwerfen von Kriegs- und Friedensrechten ist dann die unvermeidliche Folge. Durch Anerkennung eines derartigen Satzes unterwirft sich eine Nation der anderen, und ihre Unabhängigkeit geht ihr verloren.

Massé erklärt in seinem droit commercial, „was immer der Gegenstand der Durchsuchung sein mag, im Frieden ist es stets ein Polizeiakt. Unmöglich ist es, dass eine Nation über die andere in dieser Weise herrscht, weil es auf Seiten des Visitierenden eine Souveränität über den anderen Teil voraussetzt, unvereinbar mit der gegenseitigen Unabhängigkeit der Staaten.“ [2]) Jedes Schiff trägt seine Nationalität mit sich und es ist eine Verletzung der Landeshoheit, wenn ein

[1]) Phillimore III. S. 523. „It is quite true, that the right of visit and search is a strictly belligerent right. But the right of visit in time of peace for the purpose of ascertaining the nationality of a vessel is a part of the belligerent right of visit and search.“

[2]) Wheaton S. 257.

fremdes Schiff zur Friedenszeit und auf hoher See ein Visitationsrecht in Anspruch nehmen will. Im Frieden kann keiner ein Interesse daran haben, die Nationalität eines fremden Schiffes festzustellen.[1])

Es ist also daran festzuhalten, dass in Friedenszeiten kein Staat berechtigt ist, durch seine Organe fremde Schiffe auf hoher See anzuhalten, zu besuchen und Vorzeigung ihrer Papiere zu fordern, (vérification du pavillon), noch sie durchsuchen zu lassen. Wie schon gesagt, sind hiervon einige Ausnahmen zu machen. Nach dem Völkerrecht ist jeder Staat legitimiert, das Verbrechen der Piraterie zu verfolgen, da Seeraub sich als ein „crimen generis humani" darstellt.[2])

Wird also ein Schiff beim Seeraub ertappt, so kann es angehalten werden ohne Rücksicht auf seine Nationalität. Hieraus wird abgeleitet, dass auch bei Verdacht der Kommandant eines Kriegsschiffes, aber nur eines solchen, einschreiten kann. So sagt Bluntschli Art. 344: „wenn ein ernster Verdacht besteht, dass ein Schiff ein Räuberschiff sei, so ist jedes Kriegsschiff eines jeden Staates als ermächtigt zu betrachten, dasselbe anzuhalten und zu untersuchen, ob jener Verdacht begründet."

Dieses Recht der Kriegsschiffe, verdächtige Schiffe anzuhalten und eine Prüfung der Papiere vorzunehmen, wird als „Visitationsrecht im weiteren Sinne" oder „droit de reconnaissance" auch „vérification" oder „enquête du pavillon" bezeichnet. Es handelt sich hier zuerst darum, von einem

[1]) Hautefeuille III. S. 476. „La nature même de la visite, son origine, les deux buts uniques de sa création par la loi secondaire, prouvent d'une manière évidente que c'est un pouvoir concédé au belligérant pour l'exercice de son droit de guerre, qui ne peut par conséquent exister que pendant la guerre. En temps de paix en effet, il n'y a pour aucun navigateur nécessité de reconnaître le navire qu'il rencontre à la haute mer, il n'y a à nul intérêt à savoir, si le pavillon qu'il porte, est sincère ou simulé."

[2]) Phillimore III. S. 522. „Pirates, hostes humani generis, always seisable by everybody, and justicable everywhere, sail the sea in time of peace."

Schiffe auf hoher See das Hissen seiner Flagge zu verlangen. Die „enquête du pavillon“ erfolgt derart, dass das Kriegsschiff seine Flagge setzt und sie bei Nacht durch eine Laterne erleuchtet und dann durch einen blinden oder scharfen Schuss in die Luft das fremde Schiff auffordert, seine Nationalität zu erkennen zu geben. Da aber mit der Flagge leider vielfach Unfug getrieben wird, so hat jedes Kriegsschiff bei Verdacht der Piraterie die Befugnis, den wirklichen Charakter des betreffenden Schiffes zu konstatieren. Hat der Kommandant des Kreuzers das fremde Schiff aufgefordert, sich zu legitimieren, und folgt letzteres nicht seiner Aufforderung, so darf er nicht etwa nachgeben, sondern kann eventuell Gewalt anwenden. Ortolan meint, Gewalt könne nur gebraucht werden, wenn der Beweis der Piraterie erbracht sei.[1])

Folgt man seiner Ansicht, so wird bei blossem Verdacht ein Kriegsschiff gar nichts erreichen können, wenn das Schiff sich weigert, seine Flagge zu hissen. Diesem Satz wird sich daher kaum ein Staat anschliessen.

Dieses besondere Durchsuchungsrecht besteht auch ohne Vertrag in Friedenszeiten, aber eben nur zur Verfolgung der Seeräuberei.

Für die deutschen Kriegsschiffe regelt sich dies Recht

[1]) Ortolan II. S. 258. „Il n'en est pas ici comme il en est en temps de paix, pour le cas très rare, où l'on seroit dans la nécessité de vérifier le caractère réel d'un navire. Hors le temps de guerre, cette vérification n'a d'autre but que la répression des crimes de la piraterie qualifiés tels par le droit des gens non par le droit particulier d'un Etat; d'où il suit qu'on ne doit y procéder que sur des soupçons légitimes et bien fondés dont il faut prouver l'existence; que touto voie de fait ou de violence est interdite, si ce n'est dans le cas ou la preuve de piraterie proprement dite est acquise. D'où il suit aussi que les conséquences de l'accomplissement de cette mesure tombent entièrement sous la responsabilité du commandant qui l'ordonne; que si ce dernier, croyant avoir affaire à un vrai pirate a commis quelque acte de vexation contre un navire qui ne s'étant pas mis hors le droit des gens est resté suivant ce droit sous la protection et sous la jurisdiction exclusive de l'Etat dont il relève, une réparation et des dommages-intérêts sont dûs, suivant les cas, de la part du gouvernement auquel appartient ce commandant.“

wohl nach dem Grundsatz, welcher sich in der „vorläufigen Instruktion für die Kommandanten deutscher Kriegsschiffe in betreff der Unterdrückung der Seeräuberei in den chinesischen Gewässern, vom 20. August 1877“ findet. Es heisst dort in IV, 1: „Begegnet ein deutsches Kriegsschiff einem chinesischen Fahrzeuge, welches der Seeräuberei verdächtig zu erachten ist, so steht ihm das Recht der Untersuchung zu, jedoch nur in demselben Masse, wie den Schiffen anderer Nationen gegenüber und unter Uebernahme der vollen Verantwortung für seine Handlungsweise.“

Fernere Ausnahmen sind auf Grund von Verträgen gemacht worden und zwar:

1. behufs Unterdrückung des Sklavenhandels;
2. in Betreff der Hochseefischerei in der Nordsee;
3. zur Unterdrückung des Branntweinhandels unter den Nordseefischern;
4. zum Schutze der unterseeischen Telegraphenkabel.

Der Negersklavenhandel (traite des noirs) war auf dem Wiener Kongress als gegen die Menschenrechte verstossend und als Verletzung des europäischen Völkerrechts bezeichnet worden. Trotz dieser Erklärungen und trotz der Vereinbarungen des zweiten Pariser Friedens vom 20. November 1815, welche weitere Verhandlungen ins Auge fassten, trotz der Kongresse zu Aachen 1818 und Verona 1822 kam es zu keiner internationalen Einigung. Daher ging England allein weiter vor und schloss Verträge mit einzelnen Staaten ab, z. B. Portugal, Spanien, Niederlanden, Schweden, Brasilien und südamerikanischen Staaten. Diese Abmachungen basieren auf dem Zugeständnisse eines gegenseitigen Durchsuchungsrechtes der des Sklaventransportes verdächtigen Schiffe, welche unter den Handelsflaggen der kontrahierenden Staaten segelten. Auch mit den Vereinigten Staaten trat England in Verhandlung. Die amerikanische Regierung wies das von England beanspruchte Untersuchungsrecht aus Gründen.[1])

[1]) Grund S. 44.

„die durch die internationalen Relationen beider Länder von einem peinlichen Interesse für Amerika sind", energisch ab. Im Jahre 1819 gab Amerika auf eine nochmalige Anfrage Englands hin die Antwort, es würde seinen Kreuzern an der afrikanischen Küste den Befehl geben, sich mit den englischen in Rapport zu setzen, um so gemeinschaftlich das Untersuchungsrecht auszuüben. Damit begnügte sich aber die englische Regierung keineswegs und Amerika machte schliesslich den Vorschlag, den Sklavenhandel der Seeräuberei gleichzustellen, denn der Seeräuber als Verfehmter (outlaw) habe kein Recht auf den Schutz einer Flagge.[1]) Dieses war in dem Kongress vom 15. Mai 1820 schon festgestellt worden.

Amerika verlangte also vor allem die Gleichstellung des Sklavenhandels durch Landesgesetzgebung mit der Seeräuberei. Ferner sollten die aufgegriffenen Verbrecher vor ein Tribunal des Landes gestellt werden, dem sie angehören. Durch dieses Nationalitätsprinzip wollten die Vereinigten Staaten verhindern, dass seine Bürger von fremden Gerichten abgeurteilt würden. Die amerikanische Regierung erklärte das Durchsuchungsrecht für ein ausschliessliches Kriegsrecht; im Frieden ausgeübt, sei es einem Hausfriedensbruch gleichzuachten;[2]) für jeden Missbrauch hat daher die respective Regierung aufzukommen.

---

[1]) Wheaton S. 97. „Any citizen of the United States being of the crew of any foreign ship engaged in slave-trade, or any person whatever being of the crew of any ship owned, in whole or in part or navigates in behalf of American citizens participating in the slave-trade is declared to have incurred the penalties of piracy and made liable to atone for the crime with his life."

[2]) „The right of visit and search was a right exclusively of war, never exercised but by an outrage upon the rights of peace. It was an act analogue to that of searching the dwellinghouses of individuals on land. The vessel of navigator was his dwelling-house and like that, in the sentiment of every people that cherished the blessings of personal liberty and security, ought to be a sanctuaty inviolable to the hand of power, unless upon the most unequivocal public necessity, and under the most rigorous personal responsability of the intruder. Search at sea, as recognised by all maritime nations was confined to the simple object of finding and taking contraband of war."

Ein amerikanisches Kriegsschiff kann niemals ungestraft und ohne dem Civilrichter verantwortlich zu sein, willkürlich oder ohne besonderen schriftlichen, richterlichen Befehl ein Handelsschiff besuchen, und dies Recht, welches die amerikanische Regierung ihren eigenen Seeoffizieren nicht gestatten kann, kann sie unmöglich Schiffen einer anderen Macht einräumen. — England ging auf diese Vorschläge ein und unter verschiedenen Modifikationen wurde das Durchsuchungsrecht den Marineoffizieren beider Mächte zugestanden, und zwar an der Küste von Afrika, Amerika und Westindien. Diese Convention vom 13. April 1824 wurde dem Senat der Vereinigten Staaten zur Ratifikation vorgelegt. Amerika verlangte einige Umänderungen. So wollte es namentlich nicht ein Durchsuchungsrecht an der amerikanischen Küste gestatten.

Dieses war eine berechtigte Forderung, denn schon seit 1794 hatte dort der Sklavenhandel aufgehört, und es lag kein Grund vor, dass an den Küsten Amerikas, mit Ausnahme freilich derjenigen des Golfs von Mexico, Sklavenschiffe sich zeigen würden, ebensowenig wie dies in Europa der Fall wäre.

Obwohl nun der damalige Staatssekretär, John Quincy Adams, der englischen Regierung riet, auf diese kleine Abänderung einzugehen, wies England jedes weitere Verhandeln mit Amerika zurück.[1])

Auch Frankreich hatte sich bisher immer geweigert, den englischen Vorschlägen zuzustimmen. Ein wechselseitiges Durchsuchungsrecht innerhalb bestimmter Grenzen gestand es erst in den Jahren 1831 bis 1833 den englischen Kreuzern zu. Nur bestimmte Kreuzerschiffe wurden zugelassen, welche auf Grund einer vereinbarten, detaillierten Instruktion bei der Visitation zu verfahren hatten. Die auf-

[1]) Wheaton S. 125. „On no part of that coast unless within the Gulf of Mexico was there any probability that slave-trading-vessels would ever be found (dieser Handel hatte dort schon 1794 aufgehört). The necessity for the exercise of the authority to capture was therefore no greater than it would be upon the coast of Europe.“

gebrachten Sklavenschiffe kamen nicht vor gemischte Gerichte, sondern vor die Gerichte des Staates, dem das aufbringende Kreuzerschiff angehörte. Die Verträge von 1831 und 1833 wurden durch den Vertrag vom 28. Mai 1845 ersetzt. Er gestattete im Art. 8 nur ein einfaches Visitationsrecht ohne Durchsuchung.[1])

England, welches bisher ein Durchsuchungsrecht nur auf Grund von Verträgen ausgeübt hatte, masste sich jetzt ein solches auch ohne Conventionen an. So kam es zu dem heftigen Streite zwischen England und den Vereinigten Staaten im Jahre 1841. England motivierte dieses Recht damit, dass es sagte, es visitierte nicht die Schiffe als amerikanische, sondern entweder als britische, die sich widerrechtlich der amerikanischen Flagge bedienten, um den Sklavenhandel zu betreiben, oder als Piraten.[2])

Amerika wies auf die Unmöglichkeit hin, das Recht, die Nationalität eines Schiffes festzustellen, das („right of

[1]) Hautefeuille III S. 479. „Attendu que l'expérience a fait voir que la traite des noirs dans les parages où elle est habituellement exercée, est souvent accompagnée de faits de piraterie dangereux pour la tranquillité des mers et la sécurité de tous les pavillons, considérant en même temps que, si le pavillon porté par un navire est prima facie, le signe de la nationalité de ce navire, cette présomption ne saurait être suffisante pour interdire, dans tous les cas de procéder à la vérification, puisque s'il en était autrement, tous les pavillons pourraient être exposés à des abus en servant à couvrir la piraterie, la traite de noirs, ou toute autre commerce illicite: Afin de prévenir toute difficulté dans l'exercice de la présente convention, il est convenu que des instructions fondées sur le principe du droit des gens et la pratique constante des notions maritimes seront adressées aux commandants des escadres et stations françaises et anglaises sur la çôte d'Afrique."

[2]) Wheaton. Lord Aberdeens Brief vom 13. Oktober 1841 an Mr. Stevenson, amerikanischen Gesandten in London: „In certain latitudes and for a particular object, the referred to are visited, not as American but as British vessels, engaged in an unlawful traffic, carrying the flag of the United States which have by treaty ceded to Great-Britain the Right of Search and which right it is attempted to defeat by fraudulently bearing the protecting flag of the Union; or finally they are visited as piratical outlaws possessing no claim to any flag or nationality whatever."

ascertaining the national character of the vessel") vom Durchsuchungsrecht im Krieg („belligerent right of visitation") zu unterscheiden.

Eine Visitation ohne Durchsuchung kann niemals zum Ziele führen. Ein ausschliessliches Kriegsrecht würde damit auch im Frieden ausgeübt werden.

Was England für sich in Anspruch nahm, wollte es aber auf keinen Fall einem anderen zugestehen, wie sich aus der an die Regierung von Haiti gerichteten Note Lord Palmerstons vom 25. Januar 1840 ergiebt.[1])

Die Haitische Regierung hatte nämlich im Jahre 1839 ein Gesetz gegen den Sklavenhandel erlassen. Jedes verdächtige Schiff, welcher Nationalität es auch angehörte, sollte danach aufgebracht und zur Aburteilung in einen Hafen von Haiti gebracht werden. England liess durch Palmerston sagen, Haiti habe zwar ein unbestrittenes Recht, über seine eigenen Schiffe und Unterthanen Gesetze zu erlassen; Schiffen anderer Nationalität gegenüber sei ein solches Vorgehen durchaus unstatthaft. Kein Staat hat das Recht, fremde Schiffe anzuhalten und zu durchsuchen, selbst wenn sie Sklavenhandel treiben sollten Ein derartiges Recht

[1]) Wheaton S. 134. „Her Majesty's Government wishes to draw the attention of the Haitian Government to a matter of form in this law, which may possibly give rise to embarrassments. The law enacts that all vessels whether Haytian or foreign which may be found in the act of slave-trading shall be seized and brought into a Haytian port. Now Hayti has no doubt a full right to make such an enactment about her own citizens and ships, but her Majesty's Government apprehends that Hayti has no right to legislate for the ships and the subjects or citizens of other states. That in time of peace, no ships belonging to one state have a right to search and detain ships sailing under the flag of and belonging to another state without the permission of such state, which permission is generally signified by treaty, and if Haytian cruisers were to stop search and detain merchant-vessels, sailing under the flag of and belonging to another country, even though such vessels were engaged in the slavetrade, the state, to which such vessels belonged would have just ground for demanding satisfaction and reparation from Hayti unless such state had previously given to Hayti by treaty the right of search and detention."

dürfe nur auf Grund eines Vertrages ausgeübt werden. — Also verfuhr England einem kleinen, schwachen Staate gegenüber.

Auf dem System des „droit exceptionnel de visite“ der Verträge mit Frankreich beruhte auch der sogenannte Quintupelvertrag, geschlossen zu London im Jahre 1841 am 20. Dezember. In denselben ist Deutschland an Stelle Preussens am 29. März 1879 eingetreten. Preussen, Oesterreich, Frankreich, Grossbritannien und Russland sind die Vertragsstaaten. Durch diesen Vertrag wird endlich der Grundsatz, welcher im Wiener Congress aufgestellt worden ist, wirklich zur Geltung gebracht.

Der Sklavenhandel wurde der Seeräuberei gleichgestellt; das sich mit Sklavenhandel befassende Schiff verlor den Schutz seiner Flagge. Artikel II des Vertrages bestimmt:[1]) „Die Hohen vertragsschliessenden Teile bestimmen, um den Zweck dieses Vertrages vollständig zu erreichen, dass ihre Kriegsschiffe, welche speziellen Auftrag haben, jedes Handelsschiff der vertragsschliessenden Parteien visitieren können. Es muss ein wichtiger Verdachtsgrund vorliegen, dass das verdächtige Schiff sich mit dem Sklavenhandel beschäftigt, oder sich zu diesem Zwecke ausgerüstet oder sich mit diesem Handel während der Reise, auf der es vom Kreuzer getroffen wird, beschäftigt hat. Die besagten Kreuzer können diese Schiffe anhalten und aufbringen, in der Weise, wie es hier bestimmt ist. Dieses Visitationsrecht kann nur von einem Capitain oder Leutenant der Kaiserlichen oder Königlichen Marine ausgeübt werden, mit Ausnahme des Falles, wo das Kommando infolge des Todes oder irgend eines anderen Grundes einem Offizier geringeren Grades übergeben ist. Der Kommandant wird seine Ordres, wie im Annexe A bestimmt ist, erhalten. Das gegenseitige Visitationsrecht kann im Mittelländischen Meere nicht ausgeübt werden. Folgende Grenzen sind bestimmt: Im Norden der 32. Grad nördlicher Breite; im Westen die östliche Küste Amerikas.

[1]) Ortolan I, Annexe F, S. 411.

vom Punkte an gerechnet, wo der 32. Grad nördlicher Breite diese Küste berührt, bis zum 45. Grad südlicher Breite, vom Punkte an gerechnet, wo dieser Grad die östliche Küste Amerikas berührt bis zum 80. Grad, indem man als Ausgangspunkt den Punkt annimmt, wo dieser Grad von dem 45. Grad südlicher Breite durchschnitten wird, bis zur indischen Küste.

Artikel III bestimmt die Benachrichtigung der Mächte untereinander von der Zahl, den Namen etc. der einzelnen Schiffe. In den Instruktionen für die Kreuzer heisst es unter anderem: Bevor der Visitationsoffizier zur Durchsuchung schreitet, hat er dem Kapitän des verdächtigen Schiffes seine Spezialorders vorzulegen; er hat schriftlich zu erklären, dass der einzige Zweck seiner Visitation sei, sich davon zu überzeugen, ob das Schiff sich mit Sklavenhandel befasst.

Nachdem die Regierungen benachrichtigt sind, haben sie nach Artikel IV des Vertrages die Vollmachten auszustellen und der Regierung der betreffenden Kreuzer zu übersenden. Ein Gleiches war schon bestimmt worden in dem Accessionsvertrag von England, Frankreich und den Hansastädten vom 9. Juni 1837.[1])

Nach Artikel VII soll der Befehlshaber des Kreuzers, wenn Verdacht vorliegt, „dass ein unter Convoi oder in Gesellschaft eines Kriegsschiffes eines anderen der Hohen kontrahierenden Teile fahrendes Kauffahrteischiff sich mit dem Negerhandel befasst hat oder zu diesem Handel ausgerüstet worden ist, diesen Verdacht dem Befehlshaber des Kriegsschiffes mitteilen, welcher alsdann allein die Durchsuchung des verdächtigen Schiffes vorzunehmen hat.“ Wenn der Verdacht begründet war, so bringt er das betreffende Schiff in einen Hafen der Nation, der es angehört.

[1]) Art. V. „If the Senates of the Free Hanseatic Cities should not deem it expedient to fit out cruisers of their own for the repression of the trade, they engage nevertheless to furnish the special authority of Warrants required by the 5th. article of the Convention of the 30th. of November 1831 to the Commanders of French and British cruisers as soon as the names and the numbers thereof are notified by them.“

Eine genaue Feststellung von Verdachtsgründen, aus denen bis zum Beweis des Gegenteils vermutet werden soll, dass das Schiff sich mit Sklavenhandel beschäftige, bringt Artikel IX des Vertrages.[1])

1. Vergitterte Luckenklappen und nicht solche in ganzen Planken, wie sie die Kauffahrteischiffe gewöhnlich führen.

2. Eine grössere Anzahl von Abteilungen in dem Zwischendecke oder auf dem Oberloff, als es den Bedürfnissen der in einem erlaubten Verkehre begriffenen Schiffe entspricht.

3. Reserveplanken, welche zugerichtet sind, um daraus ein zweites Deck oder sogen. Sklavendeck zu machen.

4. Halseisen, Fuss- und Handschellen.

5. Ein grösserer Wasservorrat in Fässern oder Behältern, als er den Bedürfnissen der Mannschaft des betreffenden Kauffahrteischiffes entspricht.

6. Ungewöhnliche Anzahl von Wasserfässern oder anderer zur Bewahrung von Flüssigkeiten bestimmten Gefässen, falls nicht der Kapitän ein Certifikat der Zollbehörde des Abfahrtortes vorlegt, wodurch bescheinigt wird, dass die Rheder des gedachten Schiffes sich ausgewiesen haben, dass diese ungewöhnliche Anzahl von Fässern und Gefässen nur mit Palmöl gefüllt werden oder zu einem anderen erlaubten Handelszweck dienen sollen.

7. Eine grössere Anzahl hölzerner Essnäpfe oder Kannen, als es den Bedürfnissen der Mannschaft des betreffenden Kauffahrteischiffes entspricht.

8. Ein kupferner Kessel oder ein anderes Gerät von ungewöhnlichem Umfange zur Bereitung der Mundvorräte, und zwar grösser oder bestimmt, grösser gemacht zu werden, als es den Bedürfnissen der Mannschaft des betreffenden Kauffahrteischiffes entspricht, oder mehr als ein kupferner Kessel oder anderes Küchengerät von gewöhnlichem Masse.

9. Eine ungewöhnliche Quantität von Reis und Zucker von brasilianischem Maniokmehle oder Cassada, gewöhnlich „Farina“ genannt oder von Mais oder indischem Korne oder

[1]) Perels S. 331.

von anderen Mundvorräten irgend einer Art über das mutmassliche Bedürfnis der Schiffsmannschaft hinaus; es sei denn, dass diese Quantität von Reis, Farina, Mais, indischem Korne oder irgend einem anderen Mundvorrate, als ein Teil der zum Handel bestimmten Ladung des Schiffes in dem Manifest aufgeführt ist.

10. Eine beträchtlichere Quantität von Matten im Stücke oder einzeln, als es den Bedürfnissen des betreffenden Kauffahrteischiffes entspricht, wenn diese Matten nicht als ein Teil der Ladung im Manifeste aufgeführt sind.

Der Quintupelvertrag beruht auf dem Prinzip der Verträge von 1831 und 1833 und gewährt daher ein gegenseitiges Durchsuchungsrecht.

In Frankreich war die Stimmung mit einemmale wieder umgeschlagen; das Volk verlangte von der Regierung die Nichtratifikation und diese war so nachgiebig und ratifizierte den Vertrag nicht. Sie liess durch ihren Gesandten auf der Konferenz am 9. November 1842 erklären: „dass die königliche Regierung infolge der Ereignisse, welche sich seit der Signatur der Konvention vom 20. Dezember 1841 in Frankreich zugetragen hätten, es für ihre Pflicht gehalten hätte, die Konvention nicht zu ratifizieren.[1])

Einige Jahre darauf kam es zu einer neuen Konvention vom 29. Mai 1845 zwischen England und Frankreich,[2]) nach welcher die beiden Mächte Kreuzerschiffe an die Küste Afrikas senden wollen. Der Artikel 8 dieser Konvention besagt, „dass die gehisste Flagge nicht immer die Nationalität beweise, und dass es daher nicht für alle Fälle zu untersagen sei, eine Prüfung der Nationalität vorzunehmen."

[1]) Archiv für öffentliches Recht I, 1886, v. Martitz. — Das internationale System zur Unterdrückung des afrikanischen Sklavenhandels in seinem heutigen Bestande.

„Que le gouvernement du Roi ayant pris en grande considération les faits graves et notoires qui, depuis la signature de la Convention du 20 Déc. 1841, sont survenus à ce sujet en France, a jugé de son devoir de ne point ratifier la Convention."

[2]) Ortolan I. S. 237.

Die Frage, wann und in welchen Fällen eine Prüfung vorgenommen werden kann, lässt sich aus dem obigen Artikel nicht genau ersehen. Die englische Regierung gab ihren Kreuzern infolgedessen nachstehende Instruktionen:

Französische Schiffe dürfen weder angehalten noch durchsucht werden. Schiffe, welche die französische Flagge hissen, ohne dazu berechtigt zu sein, sind natürlich nicht geschützt, und Grossbritannien wird und darf nicht dulden, dass durch unberechtigtes Hissen der französischen Flagge die Schiffe der Visitation der englischen Kreuzer sich entziehen.

Wenn daher irgend ein begründeter Verdacht vorliegt, dass das betreffende Schiff nicht der Nationalität angehört, dessen Flagge es hisst, kann der Kreuzer seinen Kurs, wenn es das Wetter zulässt, auf das verdächtige Schiff nehmen. Nachdem er diesem seine Absicht, es zu visitieren, zu erkennen gegeben hat, schickt der Kreuzer eine Schaluppe, um sich von der Nationalität zu überzeugen. Das Schiff wird nicht angehalten.

Wenn diese Art der Prüfung nicht zulässig ist, so kann der Kreuzer das betreffende Schiff aufhalten, und wenn absolut nötig, sogar Gewalt anwenden.

Die Visitation hat sich auf die Prüfung der Papiere zu beschränken. Stellt sich heraus, dass das Schiff wirklich ein französisches ist, so hat der Visitationsoffizier es sofort zu verlassen etc.

Ungefähr dieselben, aber weniger detailliert sind die französischen Instruktionen.

Auch Amerika[1]) wollte sich dem „Britannia rules the waves“ nicht unterwerfen. Es sah ein, dass durch diesen Vertrag England der Oberaufseher des Handels und der Schifffahrt wurde. Seine Freiheit und Unabhängigkeit war dadurch bedroht, es hielt daher weiter fest an dem Prinzip der absoluten Meeresfreiheit, welches einer Kontrolle durch eine fremde Regierung widersprach.

---

[1]) Berg. Nordamerikas Stellung zum Quintupelvertrag.

Infolge der Weigerung der Vereinigten Staaten, dem Quintupelvertrage beizutreten, wurde der Sklavenhandel unter amerikanischer Flagge betrieben, um auf diese Weise der Durchsuchung zu entgehen. Derartige Betrügereien zu verhindern, war Englands nächstes Ziel. Es erklärte daher sein Visitationsrecht auf alle verdächtigen Schiffe ausüben zu wollen,[1]) unter dem Vorgeben, sein Durchsuchungsrecht habe zum Ziele,

1. sich zu versichern, ob englische Schiffe sich unrechtmässig der amerikanischen Flagge bedienten,

2. sich zu vergewissern, dass nicht etwa ein gleiches geschehe von Schiffen der Staaten, welche der englischen Regierung das Durchsuchungsrecht eingeräumt hätten,

3. Piraten zu verfolgen und zu strafen, denen doch kein Staat den Schutz der Flagge gewähren dürfte.

In den Instruktionen für die englischen Kreuzer wurde gleichzeitig aber den englischen Kriegsschiffen anbefohlen, sich der Wegnahme etwaiger amerikanischer Schiffe zu enthalten. Wenn Grund vorhanden ist, dass die Nationalität mit der gehissten Flagge nicht übereinstimmt, hat eine Prüfung der Papiere, aber keine Durchsuchung zu erfolgen. Infolgedessen wurden mehrere amerikanische Schiffe angehalten und aufgebracht.

Ein heftiger diplomatischer Kampf entspann sich daraufhin zwischen den beiden Mächten.

Vor allem wandte sich gegen dies eigenmächtige Durchsuchungsrecht Englands die Botschaft des Präsidenten Tyler vom 7. Dezember 1841.[2])

[1]) v. Martitz. S. 84. Auftrag an die englischen Kreuzer, „all other vessels engaged in the slave-trade not being justly entitled to claim the protection of the flag of any state or nation", anzuhalten.

[2]) Wheaton. S. 167. „However desirous the United States may be for the suppression of the slave-trade, they cannot consent to interpolations in the maritime code at the mere will and pleasure of other governments. We deny the right of any such interpolation to any one, or all the nations of the earth, without our consent. We claim to have a voice in all amendments or alterations of that code; and when we are given to understand, as in this instance, by a foreign government, that

Kein Staat sei dazu berechtigt, ohne Vertrag ein Durchsuchungsrecht auszuüben. Wenn fremde Schiffe sich widerrechtlich der amerikanischen Flagge bedienen, so dürfen darunter die amerikanischen Bürger, welche einen legitimen Seehandel betreiben, nicht leiden. Amerika kann nicht gestatten, dass, auf Grund irgend welcher Verträge mit anderen Staaten, Schiffe, die unter seiner Flagge fahren, angehalten werden.

Gegen eine solche Anmassung Englands, das Visitationsrecht auch im Frieden, sogar gegen Nichtvertragsstaaten, zu speziellen Zwecken auszuüben, verwahrten die Amerikaner sich ganz mit Recht. Die Freiheit der neutralen Flagge, die Freiheit des Meeres wäre mit Anerkennung dieses Satzes vernichtet worden. Dieses gespannte Verhältnis zwischen den beiden Regierungen hätte beinahe zum Ausbruch eines Krieges geführt, wenn nicht England einen Unterhändler, den Lord Ashburton, nach New York geschickt hätte, welchem es gelang, einen Vertrag zu Stande zu bringen.

Am 9. August 1842 wurde zu Washington der „Boundry-Treaty" auch „Ashburton-Treaty" genannt, unterzeichnet, in welchem England seine Prinzipien aufzugeben gezwungen war. Es musste zugestehen, was es bisher niemals gethan hatte, dass die Flagge das Schiff decke. England durfte auf

its treaties with other nations cannot be executed without the establishment and enforcement of new principles of maritime police, to be employed without our consent, we must employ a language neither of equivocal import nor susceptible of misconstruction. American citizens prosecuting a lawful commerce, in the African seas, under the flag of their country, are not responsible for the abuse or unlawful use of that flag by others; nor can they rightfully, on account of any such alleged abuses, be interrupt ed or detained on the ocean; and if thus molested or detained whilst pursuing honest voyages, in the usual way, and violating no law themselves, they are unquestionably entitled to indemnity."

An anderer Stelle heisst es: „certain it is that, if the right to detain American ships on the high seas, can be justified on the plea of treaties between other nations, the same plea may be extended and enlarged by new stipulations of new treaties to which the United States may not be parties."

keinen Fall Schiffe unter amerikanischer Flagge anhalten und durchsuchen. Beide Vertragsstaaten wollten eine Anzahl Kreuzer an die afrikanische Küste entsenden, um das Durchsuchungsrecht an den verdächtigen Schiffen der eigenen Flagge auszuüben.

Noch einmal kam es im Jahre 1858 zum Streite zwischen Amerika und England,[1]) da letzteres das „right of visitation", „enquête du pavillon" wiederum für sich in Anspruch nahm und amerikanische Schiffe im Golf von Mexico, eine der Hauptseeverkehrsstrassen der Vereinigten Staaten, hatte durchsuchen lassen. Amerika verwahrte sich hiergegen und die englische Regierung gab jedes Recht auf Durchsuchung auf. Diesen Schritt rechtfertigte sie damit, dass im Völkerrecht nirgends ein Durchsuchungsrecht im Frieden gestattet sei. Mr. Fitzgerald äusserte sich über diesen Punkt ungefähr folgendermassen: „Infolge der letzten unangenehmen Vorfälle (im Golf von Mexico) hielt es die königliche Regierung für ihre Pflicht, einmal zu untersuchen, welche Rechte in Bezug auf die Untersuchung ihr zuständen. Wenn ihr ein derartiges Visitationsrecht zukommt, so muss sie es auf jeden Fall verteidigen, wenn nicht, es auch ohne Zögern aufgeben. Die Kronjuristen verneinten auf Grund des Völkerrechts dies Recht. Dieser Entscheidung schloss sich auch die Regierung an."

Mehrere der angesehensten Persönlichkeiten griffen diesen Standpunkt heftig an; sie sahen hierin die Aufgabe eines wichtigen und bedeutungsvollen Rechtes. Ihnen trat Lord Lyndhorst im Oberhaus in einer Rede vom 26. Juli entgegen: „Ein uns zustehendes Recht haben wir nicht aufgegeben, denn das jetzt so vielfach umstrittene ist ja gar nicht vorhanden. Wir haben die Annahme eines neuen Rechtes verweigert und damit richtig und korrekt gehandelt. Es ist von grosser Wichtigkeit, diesen Punkt genau zu verstehen und endgiltig zu regeln. Kein Schriftsteller des internationalen Rechtes hat jemals ein derartiges Durch-

[1]) Lawrence's Wheaton. S. 226 ff.

suchungsrecht aufzustellen versucht. Auch giebt es keine einzige Entscheidung irgend eines Prisengerichts, in der ein solches Recht zugelassen wäre. Ich will an dieser Stelle die Worte der beiden grössten Autoritäten, einer englischen und einer amerikanischen, anführen. „Es giebt keinen völkerrechtlichen Satz", sagt Lord Stowel, „der uns ein Recht giebt, im Frieden die Schifffahrt befreundeter Staaten auf hoher See zu behelligen. Nur das Kriegsrecht räumt den Kriegführenden gegenüber den Neutralen ein Visitationsrecht ein." Der Amerikaner Wheaton erklärt sich folgendermassen: „Nirgends lässt sich ein Ausspruch eines Völkerrechtsschriftstellers finden, nirgends ein Spruch eines Prisengerichts, welcher ein Durchsuchungsrecht auf hoher See in Friedenszeiten rechtfertigen kann. Durch spezielle Verträge können sich Staaten ein Visitationsrecht einräumen. Nur von Kriegführenden ist dies Recht in Anspruch genommen worden. Im Frieden könnte es ja auch nicht ausgeübt werden, ohne die Handelsschifffahrt anderer Nationen zu schädigen und sogar zu vernichten; denn wenn ein Durchsuchungsrecht vorhanden ist, so steht es allen Nationen zu und erstreckt sich auf jedes Schiff." England gab also dieses Recht auf, aber suchte zugleich eine Regelung unter den Seemächten herbeizuführen, wieweit die Offiziere in der Prüfung der Nationalität gehen könnten. Am 26. Dezember 1858 wurde den Vereinigten Staaten ein Prospekt, das von Frankreich ausging, vorgelegt. In Erwartung, dass England einen gleichen Vorschlag machen würde, beantwortete Mr. Cass die französische Note dahin: „Frankreich, gleich den Vereinigten Staaten, erkennt kein Durchsuchungsrecht auf hoher See an, es sei denn zu Kriegszeiten. Im Frieden kann ein Kriegsschiff nur die Handelsschiffe seiner eigenen Nationalität anhalten und durchsuchen. Da es aber vorkommt, dass eine falsche Flagge geführt wird, so handelt bei einer „vérification" der Offizier auf seine Gefahr hin und macht seine Regierung für jeden Missgriff verantwortlich. Ferner stimmt Amerika dem Memorandum zu, wo es heisst:

„Unter allen Umständen handelt das Kriegsschiff, welches die Anhaltung des Kauffahrers beschliesst, auf eigene Gefahr hin und ist für jede Folgen verantwortlich.“ Ich verstehe nicht, wie die französische Regierung eine Begrenzung dieser Verantwortlichkeit verlangen kann, oder sogar irgend eine Aenderung dieses Völkerrechtssatzes, durch welchen ein ehrlicher Kauffahrer im Frieden vor Anhaltung, Prüfung und Durchsuchung geschützt ist. Mir scheint es völlig unmöglich zu sein, bestimmte Regeln aufzustellen, unter welchen Voraussetzungen die Nationalität eines Schiffes angezweifelt werden kann. Jeder einzelne Fall muss eben für sich behandelt werden.“

Von Grossbritannien wurde, wie Mr. Cass vorhergesagt, ein Projekt ähnlich dem französischen vorgelegt, aber aus denselben Gründen wie vorher abgewiesen.

Als in den Jahren 1861—1865 der Bürgerkrieg zwischen den Nord- und Südstaaten tobte, gab die Unionsregierung der englischen nach und gestand ein gegenseitiges Durchsuchungsrecht der des Sklavenhandels verdächtigen Schiffe zu. Am 7. April 1862 wurde ein diesbezüglicher, englisch-amerikanischer Vertrag geschlossen. Das Recht, die Fahrzeuge anzuhalten, zu durchsuchen, aufzubringen und zur Aburteilung zu bringen, wurde den dazu bestimmten Kreuzern beider Mächte übertragen. Es ist nur auszuüben bei Handelsschiffen. Fährt ein solches unter Convoi und hat der visitationsberechtigte Offizier einen Verdacht, dass das betreffende Schiff sich mit Sklavenhandel befasst oder befasst hat, oder dazu ausgerüstet ist, so soll er diesen seinen Verdacht dem convoyierenden Offizier mitteilen und mit diesem zusammen das verdächtige Schiff visitieren.

Eine Zone ist bestimmt nämlich bis zu 200 Meilen von der afrikanischen Küste entfernt, nach Süden bis zum 32.° nördlicher Breite und innerhalb von 30 französischen Meilen von Kuba. Niemals ist in den Territorialgewässern der beiden kontrahierenden Staaten eine Visitation vom anderen Teile vorzunehmen. Um das Recht ausüben zu können, muss ein wichtiger Verdachtsgrund vorliegen. Ferner ist

den Kreuzern eine schriftliche Erlaubnis, Visitationen vornehmen zu dürfen, mitzugeben. Die Offiziere müssen einen gewissen Rang in der Marine inne haben; schliesslich verlangt der Vertrag noch die Benachrichtigung der beiden Mächte untereinander von den Namen der betreffenden Kreuzer und ihrer Befehlshaber. Wie in dem Vertrage von 1841 werden auch hier bestimmte Gegenstände aufgezählt, die ein Schiff des Sklavenhandels verdächtig machen. Gemischte Gerichte werden zur Aburteilung des Schiffes eingerichtet; die Mannschaft aber wird ihren Nationalgerichten ausgeliefert.

Noch mancherlei Verträge wurden von England abgeschlossen, jedoch eine wirkliche Einheit war nicht zustande gekommen. Jeder Vertrag hatte seine Besonderheiten.

Erst die Brüsseler Generalakte vom 2. Juli 1890 brachte die gewünschte Einheit. Die „Brüsseler Antisklaverei-Akte" ist unterzeichnet von Deutschland, Oesterreich-Ungarn, Belgien, Dänemark, Spanien, Kongostaat, den Vereinigten Staaten, Frankreich, Grossbritannien, Italien, den Niederlanden, Luxemburg, Persien, Portugal, Russland, Schweden und Norwegen, der Türkei, Zanzibar, später von Liberia und dem Oranjefreistaat.

Dieser Vertrag schliesst sich eng an den Artikel 9 der Congoakte von 1885 an,[1]) in welchem die Mächte den Sklavenhandel streng untersagen und alle Mittel anzuwenden versprechen, um diesem Handel ein Ende zu bereiten. Zuerst mussten die Grenzen geregelt werden, in denen das

[1]) Calvo, „le droit international 5. éd. III. 1896. Art. 9. Conformément aux principes du droit des gens, tels qu'ils sont reconnus par les Puissances signataires, la traite des esclaves étant interdite et les opérations qui, sur terre et sur mer, fournissent des esclaves à la traite devant être également considérées comme interdites, les Puissances qui exercent ou qui exerceront des droits de souveraineté ou une influence dans les territoires formant le bassin conventional du Congo déclarent que ces territoires ne pourront servir ni de marché ni de voie de transit pour la traite des esclaves quelque race que ce soit. Chacune de ces Puissances s'engage à employer tous les moyens en son pouvoir pour mettre fin à ce commerce et pour punir ceux qui s'en occupent."

Durchsuchungsrecht ausgeübt werden sollte. Das Visitationsrecht auf der westlichen Seite Afrikas war unnötig geworden, da der Sklavenhandel nach Amerika hinüber aufgehoben war. Es erübrigte daher, die Grenzen auf der Ostseite gegen Asien zu regeln. Englands Bevollmächtigte schlugen folgende Grenzen der verdächtigten Zone vor: Vom Suezkanal im Norden bis zum 2. Breitengrad im Süden, Madagaskar und die umliegenden Inseln mit inbegriffen. Ferner die Küsten des roten Meeres, Arabiens und des persischen Meerbusens. Das Durchsuchungsrecht sollte auf jedes verdächtige Schiff ausgedehnt werden. Diese Kontrolle sollte namentlich das Führen von Flaggen verdächtiger Mächte verhindern. Ein zweiter Vorschlag wurde von Frankreich gemacht. Seine Bevollmächtigten nahmen zwar die Grenzen der Zone gemäss dem englischen Vorschlage an, verwarfen aber das gegenseitige Recht der Kontrolle und der Aufhaltung von Segelschiffen. Die Eingeborenen sollten verhindert werden, die französische Flagge zu führen, die Prüfung der Listen der Mannschaft erleichtert werden.

Die Mächte einigten sich über folgende Grenzen, welche im 21. Art.[1]) des Vertrages aufgestellt sind: „Diese Zone wird begrenzt auf der einen Seite von den Küsten des Indischen Ozeans (einschliesslich derjenigen des persischen Meerbusens und des roten Meeres) von Belutschistan bis zum Kap von Tangalane (Quillimane) und andererseits von einer konventionellen Linie, welche zunächst dem Meridian von Tangale bis zu dessen Schnittpunkt mit dem 26. Grad südlicher Breite folgt, sich hierauf mit diesem Parallelkreise vereinigt und dann östlich um die Insel Madagaskar führt, 20 Meilen von deren Nord- und Ostküste entfernt, bis sie den Meridian des Kap Ander erreicht.

Von diesem Punkt aus wird die Grenze der Zone durch eine in schräger Richtung nach der Küste von Belutschistan zurückführenden Linie bestimmt, welche in einer Entfernung von 20 Meilen vom Kap Ras-el Had vorbeiführt."

[1]) R. G.-Bl. No. 29. 1892.

Nach Artikel 23 hat sich das Durchsuchungsrecht auf Schiffe von weniger als 500 Tonnen zu beschränken.

Im Kapitel II. des Vertrages werden die Vorschriften zur Führung der Flagge und zur Ueberwachung durch die Kreuzerschiffe aufgestellt.

Genaue Vorschriften werden den „einheimischen" Schiffen in den nächstfolgenden Artikeln gegeben. Nach Art. 31 ist ein Schiff dann ein einheimisches, wenn es eine einheimische Bauart und Takelung zeigt, und wenn von der Besatzung Kapitän und die Mehrzahl der Matrosen Eingeborene der vom Indischen Ozean, von dem roten Meer oder vom persischen Meerbusen bespülten Länder sind. Nur unter bestimmten Bedingungen wird solchen Schiffen die Führung der Flagge einer der Vertragsstaaten gestattet. Wenn Verdacht vorhanden ist, dass ein Schiff von weniger als 500 Tonnen Gehalt sich mit dem Sklavenhandel beschäftigt oder sich einer missbräuchlichen Führung einer Flagge schuldig macht, so können nach Artikel 42 die kommandierenden Offiziere von Kriegsschiffen einer der Signatärmächte eine Prüfung der Schiffspapiere vornehmen. Das Visitationskommando, von einem Schiffsoffizier in Uniform befehligt, geht an Bord des verdächtigen Schiffes und soll mit grösstmöglichster Rücksicht und Schonung vorgehen (Artikel 43).

Folgende Dokumente sind zu prüfen:

1. Die Urkunde über die Berechtigung zur Führung der Flagge.
2. die Musterrolle.
3. das Verzeichnis der schwarzen Passagiere.

Diese drei Urkunden müssen bei den einheimischen Schiffen vorhanden sein.

Bei den übrigen Schiffen sind diejenigen Dokumente zu prüfen, welche nach den verschiedenen fortbestehenden Verträgen und Vereinbarungen der Einzelstaaten untereinander vorhanden sein müssen.

Eine Prüfung der Schiffsladung oder die Durchsuchung darf nach Artikel 45 nur in den Fällen vorgenommen werden, wo es besondere Verträge gestatten.

Artikel 46 bestimmt: Vor dem Verlassen des angehaltenen Schiffes soll der Offizier in den Formen und der Sprache des Landes, welchem er angehört, ein Protokoll aufnehmen. Es ist mit Datum und Unterschrift zu versehen.

Mit der Brüsseler Antisklaverei-Acte ist nun endgiltig das Visitationsrecht der des Sklavenhandels verdächtigen Schiffe geregelt.

Die zweite Ausnahme von der Freiheit des Meeres, die hier zu betrachten ist, betrifft die Hochseefischerei in der Nordsee.

* * *

Das Fischereirecht ist ein Recht, welches, da das Meer frei ist, von jedem Staate ausgeübt werden kann. Infolge von zahlreichen Konflikten zwischen den Nordseefischern der einzelnen Nationen war durchaus eine Verständigung nötig, und so kam es, dass Deutschland, Belgien, Dänemark, Frankreich, Grossbritannien und die Niederlande sich im Haag zusammenschlossen und einen Vertrag, betreffend „die polizeiliche Regelung der Fischerei in der Nordsee ausserhalb der Küstengewässer" vom 6. Mai 1882 abschlossen.

Kriegsfahrzeuge haben die Fischerei zu überwachen; da Belgien keine Kriegsmarine besitzt, hat es Staatsschiffe mit der Bewachung zu beauftragen.

Liegt der Verdacht einer Vertragsverletzung vor, so hat der Kommandant irgend eines Kriegsschiffes der vertragsschliessenden Mächte das Recht, eine Prüfung der Papiere vorzunehmen. Ein Durchsuchungsrecht dürfen sie nur ausüben, um den Beweis eines Verbrechens oder einer Vertragsverletzung zu erbringen. Diese Polizeigewalt und dieses Durchsuchungsrecht wird in den Artikeln 26 bis 30 festgelegt.[24])

[24]) Martens et Cussy, Recueil man. et prat. de traités et conventions 2. Série III. 1879—85, 1888.

Art. 26. „La surveillance de la pêche sera exercée par des bâti-

Die Vertragszone ist begriffen zwischen dem 61. Grad im Norden, den Shetlandsinseln bis Duncansbay im Westen, den Bays von Southforehand und Griz-nez im Süden, der Skagerrak ist ausgeschlossen.

ments de la marine militaire des Hautes parties contractantes; en ce qui concerne la Belgique, ces bâtiments pourront être des navires de l'Etat commandés par des capitaines commissionés. Art. 27. L'exécution des règles qui concernent le document justificatif de la nationalité, la marque et le numérotage des bâteaux etc. et des engins de pêche ainsi que la présence à bord des instruments prohibés et placés sous la surveillance exclusive des bâtiments croiseurs de la nation du bâteau pêcheur.

Toutefois les commandants des bâtiments croiseurs se signaleront mutuellement les infractions aux dites règles soumises par les pêcheurs d'une autre nation.

Art. 28. Les bâtiments croiseurs de toutes les Hautes parties contractantes sont compétents pour constater toutes les infractions aus règles prescrites par la présente convention, autres que celles indiquées dans l'article 27, et tous les délits se rapportant aux opérations de pêche, quelle que soit d'ailleurs la nation à laquelle appartiennent les pêcheurs qui commettent ces infractions.

Art. 29. Lorsque les commandants des bâtiments croiseurs ont lieu de croire, qu'une infraction aux mesures prévues par la présente convention a été commise, ils peuvent exiger du patron du bâteau auquel une contravention est ainsi imputée d'exhiber la pièce officielle justifiant de sa nationalité. Mention sommaire de cette exhibition est faite immédiatement sur la pièce produite. Les commandants des bâtiments ne peuvent pas pousser plus loin leur visite ou leur recherche â bord d'un bâteau pêcheur qui n'appartient pas à leur nationalité, á moins toutefois que cela ne soit nécessaire pour relever les preuves d'un délit ou d'une contravention relative â la police de la pêche.

Art. 30. Les commandants des bâtiments croiseurs des puissances signataires apprécient la gravité des faits de leur compétence parvenus à leur connaissance et constatent le dommage quelle qu'on soit la cause, éprouvé par les bâteaux de pêche appartenant aux Hautes parties contractantes.

Ils dressent, s'il y a lieu, procès-verbal de la constatation des faits, telle qu'elle résulte tant des déclarations des parties intéressées que du témoignage des personnes présentes.

Si le cas lui semble assez grave pour justifier cette mesure, le commandant d'un bâtiment croiseur aura le droit de conduire le bâteau en contravention dans un port de la nation du pêcheur. Il pourra même prendre à son bord une partie des hommes de l'équipage pour les remettre entre les mains des autourités de la nation du bâteau."

Die Fischereikreuzer haben die Fischereifahrzeuge ihrer Nation zu überwachen und namentlich darauf zu achten, dass die Papiere, welche die Nationalität angeben, in Ordnung sind, dass die Bezeichnung und Numerierung der Fahrzeuge richtig und sich nicht verbotene Werkzeuge an Bord befinden.

Das Durchsuchungsrecht ist also fremden Kriegsschiffen nur gestattet zur Feststellung von Verbrechen und Zuwiderhandlungen gegen den Vertrag.

Um die Art und Weise der Fischerei in der Nordsee auf Grund des obigen Vertrages genau zu beobachten, hatte die englische Regierung Durchsuchungen anstellen lassen. Hierbei kam sie hinter den Handel, welcher mit Branntwein unter den Nordseefischern von Schiffen, die „coopers" oder „bumboots" genannt werden, in ungeheurem Masse betrieben wurde.

Die Schiffe waren, wie „Castell" es ausdrückt, die reinen „cabarets flottants".

Um diesen gefährlichen Handel zu unterdrücken, trat auf Anregung der englischen Regierung im Jahre 1887 eine internationale Versammlung im Haag zusammen. Der schwierigste Punkt der Beratungen war, das Mittel zu finden, diesem Handel Einhalt zu gebieten. Das Visitationsrecht kam in Betracht: über seine Grenzen, ob namentlich auch „Durchsuchung" (visitation and search) gestattet werden sollte, wie England es vorschlug, darüber herrschte grosser Zwiespalt.

Die deutschen Delegierten erhoben zuerst Einspruch und begründeten, dass die Durchsuchungen sich nicht nur auf die coopers, sondern auf jedes Handelsschiff, welches die Nordsee befuhr, ausdehnen würden. Die Franzosen liessen eine Prüfung der Flagge zu, ja sogar die Möglichkeit, das Schiff einem Verhör zu unterwerfen. Energisch wiesen auch sie das Visitationsrecht ab. Endlich einigte man sich dahin, dass die Ueberwachung einer beschränkten Anzahl von

Fischereikreuzern gemäss dem Art. 26 der Haager Konvention vom 6. Mai 1882 überlassen werden sollte. (Vergleiche S. 25 Anm.)

Die Kommandanten erhielten das Recht, die Nationalität des verdächtigten Schiffes festzustellen. Dieses war in Gemässheit der Konvention von Paris vom 14. März 1841 festgelegt.

So hatte die Konferenz auf Verlangen Frankreichs und Deutschlands das Durchsuchungsrecht aufgegeben, und die Konvention wurde daraufhin unterzeichnet.

Die französischen Fischer erhoben Einspruch, da sie behaupteten, von ihrer Seite sei niemals der Branntweinhandel betrieben worden. Die französischen Kammern und Ministerien sahen sich gezwungen, den Vertrag nicht zu ratifizieren. Und so treiben denn die „cooper" unter französischer Flagge ihren gefährlichen Handel ohne jegliche Furcht weiter.

In dem Vertrage ist der Ankauf, Eintausch und Verkauf von Spirituosen auf hoher See strengstens verboten. Eine besondere staatliche Erlaubnis ist nötig, um Mundvorrat oder andere Gebrauchsgegenstände an die Fischer auf dem Meere zu verkaufen.

Infolge der grossen Wichtigkeit von Unterseekabeln wurde von Amerika im Jahre 1869 und von dem Institut für Völkerrecht im Jahre 1878/1879 angeregt, einen besonderen Schutz für die Kabel zu schaffen. Das „Institut de Droit International" nahm unter anderem in seiner Sitzung von 1879 ungefähr folgende Resolution an: Das Recht, Leute, welche entweder an einer Beschädigung von Kabeln schuldig oder einer solchen That verdächtig sind, aufzugreifen, soll den Staatsschiffen aller Nationen übergeben werden. Zur Aburteilung dieser Individuen sollen letztere ihren Nationalgerichten überwiesen werden. Frankreich berief daher eine Versammlung, die am 16. Oktober 1882 zusammentrat. Diese Konvention der Unverletzbarkeit der

Kabel sollte auf ausdrückliches Verlangen Englands nur im Frieden gültig sein, während Amerika sie auch auf den Krieg ausdehnen wollte. Dies hatte Amerika in seiner Vorlage aus dem Jahre 1869 ausgesprochen. Es verlangte, dass jede Verletzung submariner Kabel einem Akt der Piraterie gleichgestellt und demnach auch bestraft würde. Als Amerika 1898 diesen Satz zur That hätte werden lassen können, beeilte es sich, ihm entgegenzuhandeln. Gleich mit Ausbruch der Feindseligkeiten mit Spanien durchschnitt es sämtliche Kabel, welche dieses Land mit seinen Kolonien verband.

Schliesslich kam es zu dem internationalen Vertrage von Paris „zum Schutze der unterseeischen Telegraphenkabel“ vom 14. März 1884.

An ihn ist noch ein Artikel hinzugefügt, sowie eine Deklaration vom 1. Dezember 1886, beziehungsweise 23. März 1887. Unterzeichnet wurde der Vertrag von Deutschland, Argentinien, Oesterreich-Ungarn, Belgien, Brasilien, Costa-Rica, Dänemark, St. Domingo, Spanien, den Vereinigten Staaten, Columbien, Frankreich, Grossbritannien, Guatemala, Griechenland, Italien, Türkei, den Niederlanden, Luxemburg, Persien, Portugal, Rumänien, Russland, Salvador, Serbien, Schweden und Norwegen, Uruguay.

Columbien und Persien haben den Vertrag nicht ratifiziert, Japan und Tunis sind beigetreten.

Der Artikel 10 der Konvention erregte vielfache Streitigkeiten,[1])

England verlangte das Durchsuchungsrecht; aber da die Ausübung desselben gerade in Friedenszeiten sehr oft gefährlich ist, liess man diesen Vorschlag fallen.

Die belgische Regierung wollte nicht zugeben, dass das Protokoll der Offiziere eines fremden Staates dieselbe Kraft hätte, als wenn es von einem Offiziere derselben Nation wie der des verdächtigen Schiffes aufgenommen würde.

Man einigte sich schliesslich dahin, dass die einzelnen Vertragsstaaten diesen Punkt durch ihre Landesgesetz-

[1]) Castel, Liberté des Mers, 1900, S. 204.

gebung regeln sollten. Den Kommandanten der Kriegsschiffe der Vertragsstaaten wurde das Recht zuerkannt, wenn Verdacht eines Vertragsbruches vorliegt, von dem betreffenden Handelsschiff die Vorzeigung der Papiere zu verlangen, welche die Nationalität des Schiffes bestimmen.[1])

Auch hier im Artikel 10 ist das Visitationsrecht nicht nur Kriegsschiffen, sondern auch anderen beauftragten Staatsschiffen überlassen.

* * *

Wie aus dem Vorhergehenden zu ersehen, giebt es im Frieden kein Durchsuchungsrecht im engeren Sinne, „right of visit and search". Im Frieden hat sich das Durchsuchungsrecht auf die Prüfung der Papiere zu beschränken.

Wie aber verhält es sich nun mit dem Durchsuchungsrecht in Kriegszeiten?

Sowohl in Friedens- als auch in Kriegszeiten stehen die Handelsschiffe unter dem Schutze ihrer Regierung. Wenn sie ihre neutralen Pflichten aber verletzen, so verlieren sie einen Teil dieser Protektion. Da der Handel kosmopolitisch ist, und er vor allem Geldinteressen des einzelnen im Auge hat, so werden Verletzungen der Neutralität des öfteren vorkommen. Die Verfolgung wird den Kriegführenden, deren Interessen das Handelsschiff verletzt hat, überlassen. Die Unverletzlichkeit der Handelsschiffe kann daher nicht so wie in Friedenszeiten auch während des Krieges beobachtet werden.

Um ihre Interessen zu wahren, haben die Kriegführenden ein Durchsuchungsrecht den Handelsschiffen aller Nationen gegenüber. „Die Visitierung ist nicht ein vom Kriegführenden

[1]) Martens et Cussy, 1888, Seite 554 Art. 10. „Lorsque les officiers commandant les bâtiments de guerre ou les bâtiments spécialement commissionés à cet effet de l'une des Hautes parties contractantes auront lieu de croire qu'une infraction aux mesures prévues par la présente convention a été commise par un bâtiment autre qu'un bâtiment de guerre, ils pourront exiger du capitaine ou du patron l'exhibition des pièces officielles justifiant la nationalité du dit bâtiment. Mention sommaire de cette exhibition sera faite immédiatement sur les pièces produites."

auszuübender Hoheitsakt", sondern ein natürliches und legitimes Verteidigungsmittel, das ihm das internationale Recht bietet, um zu verhindern, dass Betrug und Unredlichkeit seinem Feinde zu Hilfe kommen. Deshalb muss auch von seiten des Kriegführenden dieses Recht mit der grössten Mässigung ausgeübt und dabei besonders vermieden werden, den Neutralen Erpressungen, Schäden und Belästigungen zuzufügen, die nicht wirklich gerechtfertigt sind.[1])

Das Durchsuchungsrecht üben die Kreuzer in der Weise aus, dass sie die Schiffe unter neutraler Flagge anhalten, von ihnen die Vorzeigung der Papiere verlangen, um sich von ihrer Staatsangehörigkeit, dem Führungsrecht der Flagge, der Natur der Ladung und Schiffsequipage zu überzeugen.

Dieses Recht der Besuchung und Untersuchung „visitation and search" ist ein ausschliessliches Kriegsrecht, wie Kent sagt: „It is strictly and exclusively a war-right", welches abgesehen von besonderen Verträgen in Friedenszeiten niemals angewandt werden darf.

Es fragt sich nun, von wann ab der Kriegführende das Durchsuchungsrecht anwenden darf? Kann das Durchsuchungsrecht sofort ausgeübt werden, mit dem Moment der Kriegserklärung, bezw. mit dem Beginn der Feindseligkeiten, oder hat ein neutrales Schiff, welches vor der Kriegserklärung den Hafen verlassen hat, noch Anspruch auf eine Exemption?

Ich nehme den Fall an, dass ein neutrales Schiff mit Waffen und Munition beladen ist, bevor es von einer Kriegserklärung wissen konnte. Meines Erachtens kann die Ladung von einem Kriegführenden nicht als Kontrebande konfisziert werden. Er wird aber natürlich, um seinem Gegner zu schaden, dem Schiffe nicht etwa gestatten, den Hafen seines Gegners anzulaufen. Er wird die Ladung in einen seiner Häfen schaffen lassen, hat dafür aber den neutralen Rhedern vollen Schadenersatz zu leisten.

Das gleiche gilt wohl auch in dem Falle, wenn Frieden

[1]) Norddeutsche Allgemeine Zeitung. Spanische Instruktion, betreffend die Ausübung des Visitationsrechts. Art. IX.

geschlossen und die Schiffe des Kriegführenden von dem Aufheben der Feindseligkeiten noch nichts ahnten und daher auch noch Schiffe aufgebracht hatten.

Die Frage, ob das Durchsuchungsrecht auch während eines Waffenstillstandes ausgeübt werden kann, ist verschieden beantwortet worden.[1])

Diejenigen, welche ein Visitationsrecht während des Waffenstillstandes behaupten, führen als Grund an, dass der Krieg noch nicht zu Ende, der Kriegszustand also mit allen seinen Konsequenzen noch bestehen bleibt. Der einzige Unterschied vom Kriege besteht in dem Ruhen der Waffen und aller kriegerischen Manöver. Da der Kampf jeden Augenblick von neuem beginnen kann, liegt es in dem Interesse der kriegführenden Parteien, den Gegner abzuhalten, sich während des Waffenstillstandes zu verstärken, um nachher den Kampf mit neuer Kraft, mit neuen Mitteln und mit mehr Aussicht auf Erfolg wieder aufzunehmen.

Beide Nationen stehen sich trotz des Momentes der Ruhe, des Erholens, während dessen Kämpfe nicht stattfinden dürfen, als Feinde gegenüber. Friede ist dies also nicht, und so können es auch die Kriegführenden den Neutralen nicht gestatten, ihrem Gegner Mittel zu neuem Kampfe zuzuführen.

Diese Ansicht wird auch von Perels vertreten. Ebenso im Aide-mémoire S. 31.[2])

Nach Hautefeuilles Meinung begründet das Aufheben der Feindseligkeiten eine Art von Frieden, und damit wäre dann auch das Visitationsrecht aufgehoben; denn, sagt er, dieses Recht hat doch einen zweifachen Zweck, einmal, die Nationalität des begegnenden Schiffes festzustellen, um zu erfahren, ob es nicht etwa ein verkappter Feind ist, der

[1]) Hautefeuille, nations neutres en temps de guerre maritime. IV. S. 44.

[2]) „L'exercice du droit de visite n'est suspendu pendant un armistice qu'autant qu'il en a été convenu ainsi entre les belligérants; sinon les neutres pourraient en profiter pour faire parvenir du secours au belligérant."

seinerseits das Kriegsrecht ausüben will, und dann, um sich zu vergewissern, ob der Neutrale seine Neutralitätspflicht nicht irgendwie verletzt. Im Falle eines Waffenstillstands hat der erste Grund des Durchsuchungsrechtes keinen Zweck mehr, denn der Kriegführende hat kein Interesse mehr daran, zu erfahren, ob er einen Feind vor sich hat, denn infolge des Waffenstillstandes kann er ihn nicht angreifen. In betreff des zweiten Punktes meint er, da ja Waffenstillstand eine Art Frieden ist, kann auch der Neutrale seine Neutralitätspflicht nicht verletzen.

Die Handeltreibenden sind frei von allen Pflichten, welche ihnen der Kriegszustand auferlegt hat. Das Visitationsrecht darf nach Hautefeuille während des Waffenstillstandes nicht ausgeübt werden.

Nach richtiger Ansicht ist, wie gesagt, Waffenstillstand kein Frieden, denn die Kriegführenden dürfen sich noch nicht so frei bewegen, wie es zu Friedenszeiten möglich ist.[1])

Vielmehr kann der Kriegführende während der Dauer des Waffenstillstandes nur Handlungen vornehmen, die er, wenn der Kampf fortdauerte, während dieser Zeit hätte vornehmen können. Das gleiche gilt von den Neutralen. Da diese während des Kampfes den Kriegführenden in keiner Weise unterstützen dürfen, so wäre es eine Neutralitätsverletzung, wenn sie dies während des Waffenstillstandes thun wollten.

Um ein Zuwiderhandeln zu verhindern, muss man dem Kriegführenden auch während dieser Zeit das Durchsuchungsrecht zugestehen.

Noch einen Punkt möchte ich hier berühren; es ist dies die Frage, ob ein Durchsuchungsrecht auch in Bürgerkriegen zu gestatten ist. Wir müssen davon ausgehen, dass das Visitationsrecht ein ausschliessliches Kriegsrecht ist, und wir unter Krieg im völkerrechtlichen Sinne nur den zwischen mehreren Staaten zu führenden Kampf zu verstehen haben. Nach dieser Definition liegt beim Bürgerkrieg, d. h. der Auf-

[1]) Calvo. Le droit international IV. S. 375.

lehnung der Staatsbürger gegen ihre eigene legitime Staatsgewalt, ein Krieg im obigen Sinne nicht vor und das Kriegsrecht ist infolge dessen für unanwendbar zu erachten. Besitzen jedoch die Insurgenten die Macht und den Willen, für sich einen geordneten Staat zu bilden, so können sie von den übrigen Nationen als kriegführende Partei anerkannt werden. Infolge dieser Anerkennung erhält der neue Staat die Rechte, übernimmt aber auch zugleich die Pflichten, welche ihm aus seiner nunmehr völkerrechtlichen Stellung gegenüber den anerkennenden Ländern erwachsen: diese letzteren werden sich insbesondere zur Neutralität verpflichten. Kriegsrecht wird teilweise in Kraft treten, das Durchsuchungsrecht wird in entsprechender Weise auszuüben sein. Die spanische Instruktion[1]) vom 24. April 1898 gibt uns hier in ihrem ersten Abschnitt den Weg an: „Das Visitationsrecht darf nur von den Kriegführenden ausgeübt werden, kann also allein zur Anwendung kommen: in Kriegen zwischen zwei verschiedenen Ländern von seiten eines jeden der beiden kriegführenden Staaten, sowie in inneren, Bürger- oder Insurrektionskriegen, wenn von einer oder mehreren fremden Mächten dem im bewaffneten Aufstande befindlichen Teile die Eigenschaft als Kriegführender zuerkannt worden ist. In diesem Falle kann das Heimatsland das Visitationsrecht ausüben, jedoch nur hinsichtlich der Handelsschiffe der Nation oder der Nationen, die diese Anerkennung ausgesprochen haben, und dadurch in das Verhältnis der Neutralen eingetreten sind."

Infolge des engen Zusammenhangs mit den Bürgerkriegen, will ich hier noch von den blossen Aufständen oder Insurrektionen sprechen, obwohl dies eigentlich in den Teil gehört, wo von dem Visitationsrecht im Frieden die Rede ist. Die Frage, ob bei Insurrektion ein Visitationsrecht ausgeübt werden kann, ist im Jahre 1873 während des Aufstandes Cubas gegen Spanien aufgeworfen worden. Das spanische Freibeuterschiff „Virginius", welches unter amerika-

[1]) Norddeutsche Allgemeine Zeitung. No. 101. 1/5. 1898.

nischer Flagge segelte und falsche amerikanische Papiere hatte, versuchte den cubanischen Insurgenten Hilfsmannschaften zuzuführen. Als deren Landung misslang, suchte es einen fremden Hafen zu erreichen, wurde aber von einem spanischen Kreuzer auf offenem Meere eingeholt, durchsucht und nach La Havanne aufgebracht.

Abgesehen davon, dass „Virginius" ein spanisches Schiff war und dadurch der Jurisdiktion seines Heimatlandes unterworfen war, muss man doch untersuchen, ob in Friedenszeiten das Völkerrecht einem Kriegsschiff im Falle der Insurrektion ein Durchsuchungsrecht gestattet. Bejahend und verneinend ist diese Frage beantwortet worden.[1])

Kein Kriegsschiff, behaupten die einen, darf ein mutmasslich fremdes Schiff auf hoher See anhalten und durchsuchen. Gesetzmässig und völkerrechtlich wäre obiger Akt nur gewesen, wenn er entweder im Territorialgewässer vorgenommen worden wäre, oder wenn der Kreuzer sicher wusste, dass das Schiff seiner eigenen Nationalität angehörte und nur unter falscher Flagge und mit falschen Papieren segelte. Auf blossen Verdacht hin darf man kein Schiff anhalten, dies ist ja auch nicht nötig, denn das Schiff, welches den Insurgenten Hilfe zu bringen wünscht, muss die Territorialgewässer berühren, und hier kann der Staat seine Hoheitsrechte ausüben und hier kann er die Schiffe anhalten und durchsuchen lassen.

Auf der anderen Seite wieder, behaupten einige, wird es manchmal notwendig sein, auch ausserhalb der Territorialgewässer verdächtige Schiffe anzuhalten; es sei dies ein Akt naturgemässer legitimer Selbstverteidigung, welcher auch positives Völkerrecht umstossen könnte.

Hieraus folgern sie:

1. Dass das Prinzip der legitimen Selbstverteidigung jeden Staat ermächtigt, auch auf hoher See Schiffe aller Nationen zu durchsuchen und festzuhalten, wenn begründeter Verdacht vorliegt, dass sie gegen den Bestand des Staates

[1]) Kleen. II. S. 321 ff.

irgendwie agitieren, oder dass sie offensichtlich im Auslande bemannt und bewaffnet worden, und auf dem Wege sind, den Insurgenten zu Hilfe zu kommen;

2. dass zur Jurisdiktion über Angehörige auf hoher See auch gehört, dass man Schiffe, von denen man annimmt, dass sie Nationalen angehören und zu unerlaubten Handlungen benutzt werden, auch durchsuchen und aufbringen kann:

3. sagen sie, dadurch, dass das Schiff eine fremde Nationalflagge führt und Papiere bei sich hat, welche seine Nationalität feststellen, wird der Akt der Visitierung nicht unrechtmässig. Die Durchsuchung wird nur mit grösster Schonung auszuführen sein, und jeglicher Irrtum muss dann vom visitierenden Staat zu vertreten sein.

Diese letztere Ansicht ist aber nicht zu billigen und lässt sich nicht durch das Völkerrecht rechtfertigen, denn dieses lässt ein Visitationsrecht nur in Kriegszeiten zu. Ein Staat darf seine Jurisdiktionsgewalt nicht über fremde Schiffe auf hohem Meere ausdehnen. Durch die inneren Angelegenheiten eines einzelnen Landes kann der Handel der ganzen übrigen Welt nicht geschädigt werden.

* * *

Der Zweck des Durchsuchungsrechtes ist:

1. die Feststellung der Nationalität des angehaltenen Schiffes;

2. festzustellen, ob das neutrale Schiff Kriegskontrebande an Bord hat;

3. ob feindliches Staatseigentum sich an Bord befindet (feindliches Privateigentum ist seit der Pariser Seerechtsdeklaration durch die neutrale Flagge gedeckt);

4. ob das Schiff im Begriff ist, nach einem blokierten Hafen zu fahren oder von einem solchen herkommt;

5. die Ermittelung der Nationalität etwa an Bord befindlicher Mannschaften.

Leider kann sich der Kriegführende bei der Feststellung der Nationalität nicht mehr damit begnügen, nur das Hissen der Flagge zu verlangen, denn häufig ist es vorgekommen, dass Schiffe, um der Durchsuchung zu entgehen, eine neutrale Flagge aufgezogen haben. Die Flagge ist daher nicht mehr das, was sie sein sollte, ein wirkliches Zeichen der Nationalität. Eine notwendige Folge der widerrechtlichen Benutzung der Farben eines neutralen Staates ist das Durchsuchungsrecht.

Einstimmig wird dieses Visitationsrecht den Kriegführenden zuerkannt. Schwierigkeiten sind nur darüber entstanden, welche Grenzen bei der Visitation inne zu halten sind. Die einen sind der Meinung, dass auf hoher See der Kriegführende nur ein Recht hat, durch Einsichtnahme in die Papiere die Nationalität des Schiffes festzustellen. Eine Durchsuchung sei aber auf keinen Fall gestattet, denn dies sei ein Akt der Feindseligkeit. In den Küstengewässern der Kriegführenden darf es auf jeden Fall auch nach ihrer Ansicht ausgeübt werden. Dies als Regel anzunehmen, würde das Visitationsrecht illusorisch machen: die meisten Schriftsteller sind daher gegen eine derartige Einschränkung. Die Grenzen, in denen sich der visitierende Offizier zu halten hat, werden sich nach der Lage des einzelnen Falles und den Verdachtsgründen zu richten haben.

Wenn nur die Nationalität des Schiffes festgestellt werden soll, hat man sich mit der Prüfung der Papiere zu begnügen, welche diese feststellen. Liegt dabei kein Verdacht der Fälschung vor, so braucht eine weitere Prüfung der Papiere, die sich auf die Ladung beziehen, nicht vorgenommen zu werden. Ein Verdacht kann jedoch leicht entstehen, denn es ist ja allgemein bekannt, dass trotz der Vorkehrungen der einzelnen Regierungen der Verkauf von falschen Papieren üblich und im Schwunge ist. Die feindlichen Kauffahrteischiffe führen oft verschiedene Papiere bei sich, welche sie nach Lage des Falles vorzeigen, wie es z. B. zu Anfang des vorigen Jahrhunderts in den napoleonischen Kriegen vorgekommen ist. An Bord einer englischen Prise fand der

französische Kreuzer „Nantais“ einen Brief englischer Kaufleute, in dem sie den Kapitän aufforderten, sich Pässe verschiedenen Inhalts zu verschaffen.[1])

Nach der Pariser Seerechtsdeklaration huldigt fast ganz Europa dem Prinzip, dass die Flagge die Ware deckt. Daher muss ausser der Prüfung der Papiere bei Verdacht der Kontrebande auch eine Durchsuchung stattfinden, denn, wie Lord Stowell bemerkt, kann man vor einer Durchsuchung nicht feststellen, ob irgend ein Neutralitätsbruch vorliegt.[2])

Wenn also irgend ein Verdacht gegen die Echtheit der Papiere vorliegt, so hat man zur Durchsuchung zu schreiten.

Das Verfahren des Visitationsrechts richtet sich noch bis auf die heutige Zeit nach dem Artikel 17 des Pyrenäischen Friedensvertrages vom 7. November 1659, geschlossen zwischen Frankreich und Spanien.[3])

[1]) Ortolan, Règles internationales de la mer. II. S. 253. „Au cas où vous auriez plus d'argent en Europe que vous n'en auriez besoin, pour la mise hors de votre navire, il ne serait pas mal d'acheter deux ou trois différents passe-ports au moyen de quoi, quand vous partirez du Bengale, vous vous serverez de celui qui vous conviendra le mieux, et vous pourrez toujours vendre les autres ici avec avantage; il faudra que le navire soit appelé de différents noms dans chaque passe-port, et convenable au language de chaque pays.“

[2]) Phillimore, International law, II. S. 540. „The right of visiting and searching merchant ships, upon the high seas, whatever be the ships, whatever be the cargoes, whatever be the destinations, is an incontestable right of the lawfully commissioned cruisers of a belligerent nation, be the ships, the cargoes, and the destinations what they may, because, till they are visited and searched, it does not appear what the ships or the cargoes or the destinations are and it is for the purpose of ascertaining these points that the necessity of this right of visitation and search exists.“

[3]) Perels, Internationales Seerecht, S. 293. Der Pyrenäische Friedensvertrag, Artikel 17. „Les navires d'Espagne, pour éviter tout désordre n'approcheront pas de plus près les Français que de la portée du canon, et pourront envoyer leur petite barque ou chaloupe à bord des navires français et faire entrer dedans deux ou trois hommes seulement à qui seront montrés les passe-ports par le maître du navire français, par lesquels il puisse approir non-seulement de la charge mais aussi du lieu de

Er bestimmt, dass das Kriegsschiff sich von dem Kauffahrer in Kanonenschussweite hält und ein Visitationskommando von zwei oder drei Mann hinüberschickt. Es hat die Papiere zu untersuchen, welche die Nationalität und die Ladung bestimmen.

Nach diesem Artikel zerfällt das Visitationsrecht in:

1. das Recht der Anhaltung,
2. das Recht der Prüfung der Papiere und
3. eventuell die Durchsuchung.

Der Vertrag bestimmt den Abstand, den die Kriegsschiffe von den Handelsschiffen zu behalten haben, auf Kanonenschussweite. Andere Verträge und Reglements bestimmen, „nicht näher als Kanonenschussweite" oder „auf halbe Kanonenschussweite" oder „ausserhalb Kanonenschussweite", wie z. B. in den französischen Instruktionen vom März 1854 im Artikel 13: „vous vous tiendrez autant que possible hors de la portée du canon." Ein Gleiches wurde in dem Freundschaftsvertrag zwischen Deutschland und Costa-Rica[1]) vom 18. Mai 1875 im Artikel 24 festgestellt: „Für den Fall, dass der eine der vertragschliessenden Teile sich im Kriege befände und seine Schiffe auf der See das Durchsuchungsrecht auszuüben haben sollten, ist man einverstanden, dass, wenn diese einem Schiffe des anderen neutral gebliebenen Teiles begegnen, sie ausser Kanonenschussweite sich halten sollen."

Schliesslich hat man bestimmt, dass sich der Abstand des Kriegsschiffes nach den Umständen zu bemessen hat. Ueber die vier ersten Punkte sagt Ortolan zutreffend: „Ces clauses n'ont pas été rédigiées par des marins"[2]) Infolge der grossen Entfernung, welche die vier ersten Punkte bestimmen, wird sich die Visitation oft nicht ausführen lassen.

sa demeure et résidence et du nom tant du maître ou patron que du navire même, afin que, par ces deux moyens, on puisse connaitre, s'il porte des marchandises de contrebande, et qu'il apparaisse suffisamment tant de la qualité du dit navire que de son maître ou patron; auxquels passe-ports et lettres de mer ce décret donnera entière foi et créance."

[1]) Martens 2. Serie II. S. 249.

[2]) Ortolan II. S. 256.

Ferner wird das verdächtige Schiff lange aufgehalten werden müssen und der Handel damit erheblich gestört werden. Da aber das Visitationsrecht für den Handel so wenig störend wie möglich ausgeübt werden soll, wird man sich für den letzten Punkt zu entscheiden haben.

Auch für das Kriegsschiff ist es das Richtigste, sich den Umständen gemäss dem Schiffe zu nähern. Der Kauffahrer, der bis nach der Visite verdächtig ist, könnte ein feindlicher sein, trotz seiner gehissten Flagge. Daher hat das Kriegsschiff diesen auf jede mögliche Weise in Respekt zu halten und dies wird nur möglich sein, wenn das Kriegsschiff sich dem Kauffahrer so weit wie möglich nähert. Das preussische Prisenreglement von 1864 in seinem § 11 bestimmt nur: „Der Befehlshaber des Kreuzers giebt dem Schiff das Signal beizulegen und zu stoppen.“ Der Kapitän wird sich also nach seinem eigenen Ermessen den Abstand vom Kauffahrer wählen.

Verschiedene Verträge und Instruktionen haben diesen Punkt genau bestimmt, so z. B. der Freundschafts-Handels- und Schifffahrtsvertrag zwischen den Vereinigten Staaten und Peru vom 6. September 1870[1]) Artikel 23: „Das Kriegsschiff hat sich in der grösstmöglichsten Entfernung zu halten, welche vereinbar ist mit der sichersten Ausführung der Visitation; es hat sich hierbei auch zu richten nach dem Wind- und Seegang und dem Grad des Verdachts des zu visitierenden Schiffes“, so auch der Handelsschifffahrtsvertrag mit Italien vom 26. Februar 1871. Artikel 18: „Das Kriegsschiff hat sich in angemessener Entfernung zu halten.“ Genau dasselbe enthält der Artikel IV C. der spanischen Instruktion vom 24. April 1898. „Das visitierende Schiff hat in der seinem Kommandanten oder Kapitän zweckentsprechend erscheinenden Entfernung von dem zu visitierenden Stellung

[1]) Marinerundschau 8./9 Heft 1899 S. 926. „(the vessel of war) shall remain at the greatest distance compatible with the possibility and safety of making the visit, under the circumstances of wind and sea, and the degree of suspicion attending the vessel to be visited . . .“ „(vessel of war) shall remain at a convenient distance . . .“

zu nehmen, je nach dem Stande des Windes, der See und der Strömung oder dem Masse des Verdachts, den das betreffende Fahrzeug erweckt.“ [1])

Um das Handelsschiff von seinem Willen, das Visitationsrecht auszuüben, zu verständigen, giebt das Kriegsschiff einen Signalschuss ab. Dies hat zu erfolgen unter dem Hissen der Nationalflagge. Zugleich wird dieser Schuss (coup d'assurance) (affirming gun) als Ehrenwort des Kapitäns des Kriegsschiffes betrachtet, dass die Flagge, welche er hisst, seine Nationalflagge ist. Den Schuss unter falscher Flagge abzugeben, zeugt von wenig Ehrgefühl. Dieser Grundsatz ist schon in der französischen Ordonnance vom 17. März 1696 aufgestellt.[2])

Artikel 197 des „Manuel of naval prize law“ [3]) sagt hierüber, „der Kommandant darf unter falscher Flagge das Schiff verfolgen, aber unter keinen Umständen unter falscher Flagge einen Schuss abgeben.“

Das Anhalten des Kauffahrers geschieht bei den meisten durch Abgabe dieses Signalschusses. „coup d'assurance, de semonce, affirming gun.“

Nur England und Amerika halten dies nicht für unbedingt nötig. Es genügt nach ihnen, das Schiff anzurufen und ihm auf irgend eine Weise klar zu machen, dass man das Recht und die Intention habe, das Visitationsrecht auszuüben.[4])

[1]) Nordd. Allgem. Zeitung No. 101.

[2]) Perels S. 199. „Sa Majesté a ordonnè et ordonne, que tous les capitaines commandants ses vaisseaux ou ceux armés en course par ses sujets seront tenus d'arborer pavillon français avant de tirer le coup d'assurance ou de semonce. Défenses très expresses leur sont faites de tirer sous pavillon étranger à peine d'être privés eux et leurs armateurs, de tout le provenu de la prise, qui sera confisquée ennemi et en cas que le vaisseau sera jugé au profit de Sa Majesté, si le vaisseau sera jugé neutre, les capitaines armateurs seront condamnés aux dépens dommages et intérêts des propriétaires.“

[3]) „The commander may chase, but under no circumstances may fire under false colours.“

[4]) Manual of naval prize-law, Art. 199. If the state of the wind and wheather permit, the commander should communicate his intentoni

Jedoch hat Amerika in seiner Instruktion für die Kreuzer während des spanisch-amerikanischen Krieges wiederum diesen Signalschuss angeordnet („after firing a blanc charge"). Ein solcher ist heut zu Tage kaum wohl mehr zweckmässig, da ja ein internationales Flaggenreglement besteht und man sich mit dessen Hilfe viel leichter verständigen wird als durch Abgabe eines blossen Schusses. Dies ist zum Ausdruck gebracht worden im japanischen Prisenreglement[1]) von 1894, im Artikel 12, 2. Erst subsidiär soll hier der Kanonenschuss in Anwendung kommen.

Da das Visitationsrecht ein unbestrittenes Kriegsrecht ist, hat sich jedes neutrale Schiff diesem zu unterwerfen. Flüchtet es oder leistet es Widerstand und geschieht ihm hierbei irgend ein Schaden, so wird dieser natürlich vom neutralen Schiff getragen.[2])

Wenn das Schiff dem Signalschuss nicht Folge leistet,

to visit by hailing, and then cause his ship to go ahead of the suspected vessel, and drop a boat alongside of her.

Lawrence, principles of international law, S. 394. „Any other signal likely to be understood is equally lawful, but some unmistakable summons is necessary."

Phillimore III. S. 538. Infolge des Falles der „Marianna Flora" sagte der amerikanische Richter folgendes: „We are not disposed to admit that there exists any such universal rule or obligation of an affirming gun, as has been suggested at the bar. It may be the law of the maritime States of the European continent, already alluded to, founded in their own usages or positive regulations, but it does not hence follow that it is binding upon all nations. It was admitted at the argument, that the English practice is otherwise; and surely, as a maritime power, England deserves to be listened to with as much respect on such a point, as any other nation. It was justly inferred, that the practice of America is conformable to that of England; and the absence of any counter-proof on the record is almost of itself decisive . . ."

[1]) Prize Law of Japan. 7. Sept. 1894. „Stopping should be ordered by signal flags or the fog horn. If the state of the weather renders the above course ineffective, or if the vessel does not obey the order, the commander should give warning by firing successively two blank shots."

[2]) International Code v. David Dudley Field Art. 868. „Every ship subject to visitation when hailed by a public armed ship of a belligerent nation must shorten sail, and await the approach of the heiling ship; and if required must submit to visitation as regulated by the next two articles."

so ist noch ein zweiter abzugeben. Beachtet es auch diesen nicht, so erhält es einen Schuss in die Takelage. Führt auch dies nicht zum Ziel, so ist es gestattet, auf das Schiff selbst zu schiessen. Für die hierbei entstehende Havarie wird niemals der Kriegführende verantwortlich gemacht werden können.

Genaue Vorschriften giebt auch hier die spanische Instruktion[1]) von 1898, IV. Das Visitationsverfahren ist folgendes:

A. „Das Schiff, das den Gegenstand der Massnahme bildet, ist aufzufordern, seine Nationalität erkennen zu geben und anzuhalten: zu diesem Zweck hat das Schiff, das die Visitation ausüben will, seine Landesflagge zu hissen und einen blinden Schuss abzugeben, als Zeichen, dass der Kauffahrer verpflichtet sei, seine eigene Landesflagge zu hissen und seine Fahrt zu unterbrechen.

B. Unterlässt der Kauffahrer, dieser ersten Aufforderung Folge zu leisten, indem er seine Flagge nicht hisst und nach Hissung derselben seine Fahrt nicht unterbricht, so ist ein zweiter und zwar diesmal scharfer Schuss abzugeben, dabei aber darauf zu achten, dass dieser nicht das Schiff trifft, sondern unweit am Heck vorbeigeht, damit das Schiff die Aufforderung bemerkt: lässt dies auch die zweite Aufforderung unbeachtet, so ist der dritte Schuss derart abzugeben, dass er Schaden verursacht, wenn auch möglichst zu verhindern ist, dass er den Untergang des Schiffes herbeiführt. Welcher Art auch die Havarie sei, die dieser dritte Schuss dem Kauffahrer verursacht, — es wird niemals der Kommandant des Kriegsschiffes oder der Kapitän des Kaperschiffes dafür verantwortlich sein.

Dessenungeachtet darf, je nach den Umständen und dem Masse des Verdachts, den der Kauffahrer erregt, das Kriegsschiff, der bewaffnete Hülfskreuzer oder das Kaperschiff vorher, bevor es zum äussersten Mittel der Gewalt schreitet, andere dilatorische Massnahmen anwenden; es kann den dritten Schuss oberhalb der Trefflinie abgeben.

[1]) Nordd. Allg. Ztg. No. 101.

sich dem in Rede stehenden Schiffe nähern und die mündliche Aufforderung wiederholen, ist aber auch dieses vermittelnde Verfahren erfolglos geblieben, so ist ohne weitere Rücksichtnahme zur Gewaltanwendung zu schreiten."

Nach § 11 des preussischen Prisenreglements von 1864 lässt der Kapitän des Kriegsschiffes, wenn der Kauffahrer gestoppt hat, „den Schiffer mit den Schiffspapieren zu sich an Bord kommen". Dieses Prinzip ist von den meisten mit Recht verworfen worden, denn auf diese Weise könnte der Kommandant bedeutend leichter betrogen werden, als wenn er selbst ein Visitationskommando hinüberschickt. Diese Art der Visitation ist auch schon im Vertrag mit Mexiko im Jahre 1869 im Artikel 17 dahin umgeändert, „dass die Prüfung der Papiere nur an Bord des zu visitierenden Schiffes vorgenommen werden darf, und dass es nicht zulässig ist, dieselben mitzunehmen, noch auch den Kapitän, die Offiziere und die Mannschaft unter irgend einem Vorwand zu nötigen, sich an Bord des visitierenden Schiffes zu begeben".

Art. 24 des Vertrages mit Costa-Rica von 1875 bestimmt: [1])

„Für den Fall, dass der eine der vertragenden Teile sich im Kriege befände, und seine Schiffe auf der See das Durchsuchungsrecht auszuüben haben sollten, ist man einverstanden, dass, wenn diese einem Schiffe des anderen neutral gebliebenen Teiles begegnen, sie ausser Kanonenschussweite sich halten sollen und lediglich ein Boot mit zwei Offizieren an Bord des neutralen Schiffes senden dürfen mit dem Auftrage, zur Prüfung der auf die Nationalität des letzteren und dessen Ladung bezüglichen Papiere zu schreiten . . . ."

Das gleiche Prinzip wird von der französischen und englischen Praxis befolgt.[2])

[1]) de Martens, Nouveau Recueil, 2. Serie, II. S. 262.

[2]) Manual Art. 198. The commander should not in any case require a Boat to be sent from the vessel, or any person or papers to be brought from her on board his ship. Das Gleiche bestimmt Art. 870 des „International Code" von Field.

Das Visitationskommando besteht nach französischen Reglements aus einem Offizier und mehreren Leuten, wie aus dem Aide-mémoire hervorgeht. Das Gleiche bestimmte die amerikanische Instruktion vom 20. Juni 1898. Ferner giebt sie die Grösse des Bootes an, welches abgesandt wird. Es darf nicht grösser sein, als ein Walfischboot. Waffen dürfen sich auf demselben befinden, aber nicht von der Mannschaft getragen werden. Der visitierende Offizier darf seinen Säbel umgeschnallt behalten. Zwei Mann dürfen ihm unbewaffnet auf das fremde Schiff folgen.[1])

England verlangt zwei Offiziere. Der Art. 203 des „Naval prize Law“ [2]) bestimmt das Mitnehmen eines zweiten Offiziers, der dem Hergang der Visitation zu folgen hat, um nötigenfalls Zeugnis darüber abzulegen. Beide Offiziere haben nach Art. 204 [3]) Uniform zu tragen und das Boot hat die englische Flagge zu führen, nach anderen eine weisse.[4])

Auch Deutschland schickt in der Regel wohl ein Boot mit zwei Offizieren, wie aus dem obengenannten Vertrag zwischen Deutschland und Costa-Rica von 1875 hervorgeht.

Aide-mémoire S. 29. „Le signal fait, une embarcation commandée par un officier est détachée du bord et dirigée sur le navire à visiter, à bord duquel l'officier ne monte qu'avec deux ou trois hommes.“ Heidelberger Session 1887. § 12 des „règlement international des prises maritimes“. „Le navire arrêté ne pourra jamais être requis d'envoyer à bord du navire de guerre son patron ou une personne quelconque, pour montrer ses papiers ou pour toute autre cause.“

[1]) „ . . . the cruiser should send a small boat, no larger than a whale boat with an officer to conduct the search. There may be arms in the boat, but the men should not wear them on their persons. The officer, wearing only his side-arms, and accompanied on board by not more than two men of his boat's crew, unarmed, should first examine, . .“

[2]) Manual Art. 203. A second officer should (if convenient) accompany the visiting officer, and should be instructed to observe carefully everything that occurs during the visit, in order that, if required, he may be able to give his testimony.

[3]) Art. 204. The visiting officer and the officer by whom he is accompanied should be in proper uniform, and the boat should carry a British flag.

Pistoye, I. S. 236.

Die Visitation beginnt mit der Prüfung der Papiere, welche die Nationalität des Kauffahrteischiffes, dessen Abfahrts- und Bestimmungshafens und den Charakter seiner Ladung feststellen. Jedes Schiff muss Dokumente bei sich führen, deren Zahl und Inhalt sich nach den Gesetzen des Staates, dem das Schiff angehört, bestimmen. Wie verschieden auch die Dokumente der einzelnen Staaten sein mögen, immer werden sie den gleichen Zweck verfolgen, nämlich die Nationalität zu bestimmen und das Recht zur Führung der Flagge. Nach ihnen entscheidet es sich, ob das Schiff ein neutrales oder ein feindliches ist. Ein Schiff, welches das Recht hat, eine neutrale Flagge zu führen, ist nach englischer Praxis dennoch ein feindliches, wenn der Eigentümer in Feindesland wohnt. Das „forum domicilii" entscheidet für England.[1])

Nach Perels lassen sich die zur Prüfung geeigneten Papiere in folgende drei Kategorien teilen:

a) Papiere, betreffend die Nationalität des Schiffes.

Das Gesetz, „betreffend die Nationalität der Kauffahrteischiffe und ihre Befugnis zur Führung der Bundesflagge" vom 25. Oktober 1867 bestimmt in seinem § 9: „Durch das Certifikat wird das Recht des Schiffes, die Bundesflagge zu führen, nachgewiesen.

Zum Nachweise dieses Rechts ist insbesondere ein Seepass nicht erforderlich." Ist ein Registercertifikat oder ein Seepass nicht vorhanden, so können folgende Papiere zum Nachweis der Nationalität dienen: das Flaggenattest, der Beilbrief, der Messbrief, das Rhedereiverzeichniss und anderweitige Eigentumsurkunden: endlich auch die Musterrolle, insofern dieselbe über die Nationalität der Schiffsmannschaft Auskunft giebt.

b) Reisepapiere.

Ein Schiffstagebuch (Journal. Loggbuch) hat nach fast allen Gesetzen jedes grössere Schiff zu führen. Ferner dienen zur Feststellung der Reise nach M. G. B. §§ 486 ff.

[1]) Dupuis S. 319.

die Musterrolle, die Pässe, die Zollklarierungsdokumente, Konsulatsatteste.

c) Ladungspapiere, wie Charterpartie und Konnossement oder Ladeschein, ferner Ladebuch.

Diese dienen zur Feststellung des Charakters, der Herkunft, des Bestimmungsortes und der Eigentümer der Ladung.

Der Visitationsoffizier hat den Inhalt der Papiere zu prüfen, namentlich sein Augenmerk darauf zu richten, ob dieselben falsch oder gefälscht sind, oder ob nicht doppelte verschiedenen Inhalts vorhanden sind.

Das Schiff macht sich jedenfalls sehr verdächtig, wenn auch nur eins der gesetzlich vorgeschriebenen Papiere fehlt.[1])

Lässt die Prüfung der Papiere keinen Verdacht aufkommen, so ist das Schiff unverzüglich nach Ausstellung eines Attestes wieder freizulassen. Dieses Attest wird vom visitierenden Offizier auf Verlangen des Kauffahrers gegeben und hat alle wesentlichen Punkte über die statt-

[1]) Aide-mémoire S. 29. La visite a pour but de s'assurer par l'examen des papiers de bord, de la nationalité du navire, de sa destination, et de la nature de sa cargaison.

Ceux des papiers de bord, dont l'exhibition est prescrite avant tout, sont: 1. l'acte de propriété, le congé du pass-port, et le rôle d'equipage, qui établissent la nationalité du navire; 2. les connaissements, chartes-parties et factures qui établissent la nature et la nationalité du chargement. Il suffit qu'une seule de ces pièces établisse, d'une manière certaine, la neutralité du navire pour que celui-ci soit exempt de capture, à moins cependant qu'il n'y ait contradiction entre ladite pièce et quelque autre document trouvé à bord. D'autre part, l'absence d'une des pièces ci-dessus indiqués ne justifierait pas par elle seule la capture, si d'ailleurs l'ensemble des autres pièces prouvait de l'expédition. Mais il y aurait lieu de capturer le navire et la régularité lequel on trouverait des expeditions doubles, qui laisseraient des doutes sur la nationalité ou sa destination.

Dans le cas, où les papiers de bord ne donnent lieu à aucun soupçon, le commandant du navire de guerre signifie au bâtiment de commerce qu'il peut continuer sa route. Il est loisible de délivrer à celui-ci une attestation constatant les résultats de la visite qui a été opéré ou de la consigner sur des papiers de bord.

gehabte Visitation aufzuführen. Die spanische Instruktion bestimmt hierüber im Kap. VI folgendes:

„Fordert der Kapitän des visitierenden Schiffes, dass die vorgenommene Visitation bescheinigt werde, so hat der visitierende Offizier dem zu entsprechen und an der betreffenden Stelle des Schiffstagebuches einen Vermerk in folgender Form zu machen:

Der Unterzeichnete (Rang als Marineoffizier), vom [(Kanonenboot, Kreuzer etc., Sr. Kath. Majestät (Name) bezw. Hülfskreuzer oder Kaper (Name)], Kommandant (Rang und Name) bescheinigt, dass er heute um (Zeit) auf Grund mündlichen Auftrags des genannten Kommandanten den (Gattung des Schiffes, Name und zur Handelsmarine welchen Landes gehörig), Kapitän (Name) visitiert und dabei aus den vorgewiesenen Dokumenten die Rechtmässigkeit der geführten Flagge, sowie die Neutralität der geführten Ladung festgestellt hat.

Datum .... Stempel des visitierenden Schiffes.

Unterschrift des visitierenden Offiziers.

In das Schiffsjournal wird die Visitation vom Schiffer oder einem seiner Leute einzutragen sein. Für deutsche Schiffe gilt der Art. 486 des H.-G.-B. „Auf jedem Schiff muss ein Journal geführt werden, in welches für jede Reise alle erheblichen Begebenheiten, seit mit dem Einnehmen der Ladung oder des Ballastes begonnen ist, einzutragen sind. Das Journal wird unter Aufsicht des Schiffers von dem Steuermann, und im Falle der Verhinderung des letzteren, von dem Schiffer selbst oder unter seiner Aufsicht von einem durch ihn zu bestimmenden geeigneten Schiffsmann geführt."

Art. VII der spanischen Instruktion bestimmt auch, dass im Tagebuch des visitierenden Schiffs die Visitierung genau vermerkt werden soll:

„Im Tagebuch des visitierenden Schiffes ist über den Akt der ausgeführten Visitierung, unter Erwähnung folgender Umstände, Vermerk zu machen:

a) Einzelheiten der Aufforderung oder der Aufforderungen, die an das visitierte Schiff gerichtet worden sind;

b) Stunde, in der die Anhaltung erfolgte;

c) Name und Nationalität des visitierten Schiffes und Name seines Kapitäns;

d) Form, in der die Visitierung vorgenommen worden ist, ihr Ergebnis und Angabe des Offiziers, der sie ausführte;

e) Stunde, in der das Schiff zur Fortsetzung der Fahrt ermächtigt wurde."

„Nur nach Massgabe ernster Verdachtsgründe darf die Prüfung zu einer Durchsuchung gesteigert werden, insbesondere, wenn sich zeigen sollte, dass die Schiffspapiere falsch oder mit der gebrauchten Flagge im Widerspruch sind, oder aus den Umständen auf Verheimlichung und Täuschung geschlossen werden kann." [1])

Wie schon gesagt, verlangen einzelne Schriftsteller, wie Hautefeuille, die Beschränkung des Visitationsrechtes auf die Papiere, welche die Nationalität feststellen und nur für den Fall, dass das Schiff nach einem feindlichen Hafen fährt, hat man die Papiere, welche sich auf die Ladung beziehen, daraufhin zu prüfen, ob Waffen oder Munition sich an Bord befinden. Sind diese Dokumente vollständig in Ordnung, weisen sie keine Kontrebande auf, und ist das Schiff ein neutrales, so muss der Kriegführende das Schiff weiter fahren lassen. — Hautefeuille ist also gegen jede weitere Durchsuchung. Er betrachtet es als eine Ueberschreitung der Befugnis der Kriegführenden, wenn sie trotz der Richtigkeit der Papiere auf Verdacht hin das Schiff noch einer Untersuchung unterwerfen. Hautefeuille lässt aber dabei ganz ausser Acht, dass die Papiere ja gefälscht oder falsch sein können. Eine Durchsuchung wird daher bei Verdacht

[1]) Bluntschli. Art. 280. Beschluss des „Institut de Droit International 1874." „Il n'est autorisé à une recherche du navire que si les papiers de bord donnent lieu de supçonner la fraude ou fournissent la preuve de celle-ci ou s'il y a des motifs sérieux de présumer la présence à bord d'objets destinés à la guerre."

immer am Platze sein. Auf dem Standpunkte Hautefeuilles steht übrigens Spanien; es lässt auf keinen Fall eine Durchsuchung zu, wie aus den Instruktionen von 1898 Art. IV. E hervorgeht: "[1]) „. . . der visitierende Offizier . . . . . wird den Kauffahrer zur Vorzeigung des Flaggenattestes oder des das Flaggenattest ersetzenden amtlichen Dokuments auffordern zum Nachweise der Uebereinstimmung der Nationalität des Schiffes mit der gehissten Flagge sowie des Bestimmungshafens. Ergibt sich nach Feststellung des ersten Punktes, dass der Bestimmungshafen ein neutraler ist, so ist die Visitation dann erledigt.

Ist jedoch das Schiff nach einem Hafen des Feindes der Nation bestimmt, der das visitierende Schiff angehört, so hat der Offizier vom Führer des visitierten Schiffes die Dokumente sich vorweisen zu lassen, aus denen sich die Gattung der Ladung ergiebt, um festzustellen, ob Kriegskontrebande vorliegt oder nicht; im letztgedachten Falle ist die Visitierung definitiv erledigt und dem neutralen Schiff steht frei, seine Fahrt fortzusetzen; im ersteren Falle erfolgt die Beschlagnahme, ohne dass jedoch nunmehr eine Durchsuchung an Bord ausgeführt werden darf."

Ein derartiges Durchsuchungsrecht, wie es dieser Schriftsteller normiert, kann durch Verträge aufgestellt werden, dem Völkerrecht aber sind solche Regeln unbekannt, und es wird auch nicht zweckmässig sein, sie dem internationalen Recht hinzuzufügen.[2])

Ist der Offizier von der Unverdächtigkeit der Ladung nicht überzeugt, und bieten die Schiffspapiere Veranlassung zu begründetem Verdacht, so können Recherchen angestellt werden.[3])

[1]) Norddeutsche Allgemeine Zeitung No. 101.

[2]) Lawrence. Principles of International Law. S. 394. „Nor can it be said that they would form desiderable addition to the corpus international law . . . . To deprive search of efficiency is to reduce capture to an expensive farce."

[3]) „Manual of Naval Prize Law." Art. 217: „If after an examination of the vessels papers the visiting officer is not satisfied that she is not liable to detention, he should proceed to search her."

Gar oft wird es sehr schwierig sein, zu entscheiden, wann begründeter Verdacht vorliegt; der Marineoffizier hat nach seinem Ermessen hier zu handeln; die Seemächte haben oft in der gröbsten Weise das Durchsuchungsrecht zur Anwendung gebracht, auch da, wo ein Verdacht gar nicht vorlag. Ein Beispiel hierfür bietet aus neuester Zeit die Aufbringung deutscher Schiffe durch englische Kreuzer.

Besondere Verdachtsgründe, nach welchen der Visitationsoffizier zu einer Durchsuchung schreiten kann, stellt das „annuaire de l'institut de droit international" 1887 bis 1888 auf. § 20 besagt: „Begründeter Verdacht liegt in folgenden Fällen vor:

1. Wenn das Handelsschiff bei der Aufforderung des Kriegsschiffes nicht angehalten hat,

2. wenn das Schiff sich widersetzt hat, seine Papiere vorzuzeigen,

3. wenn es doppelte, falsche, gefälschte, heimliche, unvollständige oder gar keine Papiere besitzt,

4. wenn die Papiere über Bord geworfen, oder vernichtet sind, insbesondere, wenn dieses geschehen ist bei Herannahen des Kriegsschiffes,

5. wenn das angehaltene Schiff unter falscher Flagge fährt."

Diese Durchsuchung wird von England, Deutschland und Frankreich verschieden gehandhabt. Die englischen Vorschriften des „Manual of Naval Prize Law" bestimmen in ihrem § 18 eine Durchsuchung, welche der Visitationsoffizier mit seinen Bootsleuten vorzunehmen hat. Ueber das Oeffnen verschlossener Räumlichkeiten, von Verschlägen, Kisten etc. macht England seinen Offizieren keine Vorschriften. Es wird ihnen aber vorgeschrieben, die grösstmöglichste Vorsicht anzuwenden, um der Ladung so wenig wie möglich Schaden zuzufügen.

Die französischen Anordnungen.[1]) welche in den „In-

[1]) „Dans le cas contraire, le commandant procède à une perquisition en présence du capitaine du navire visité et avec tous les ménagements

structions complémentaires en ce qui touche les bâtiments neutres et les prises" niedergelegt sind, bestimmen, dass die Durchsuchung nur von dem Kapitän des durchsuchten Schiffes und seiner Mannschaft vorgenommen werden kann, aber unter den Augen des betreffenden Visitationsoffiziers.[1])

Nach den deutschen Instruktionen hat eine Durchsuchung nur unter Zuziehung des Kapitäns des durchsuchten Schiffes stattzufinden; ein Oeffnen verschlossener Räumlichkeiten kann nur durch den Kapitän geschehen. Weigert er sich, so setzt er sich der Aufbringung aus. Diese Instruktionen sind im § 11 des preussischen Prisenreglements enthalten.

Noch massvoller sind die Bestimmungen der spanischen Instruktion von 1898. Art. XII. „Bei dem Akte der Visitierung ist es nicht erlaubt, anzuordnen, dass die Schiffslagerräume geöffnet werden, um die Ladung zu untersuchen, oder Behältnisse öffnen zu lassen, um nach Dokumenten zu forschen. Die von dem Schiffsführer zum Ausweise der Flagge und der Beschaffenheit der Ladung vorgezeigten Dokumente sind die einzigen Beweisstücke, welche das internationale Recht zulässt."[2])

Das japanische Prisenreglement 1894. bestimmt, dass, wenn der visitierende Offizier nicht mit der Visitation der

possibles. S'il juge nécessaire d'inspecter les endroits fermès, les cloisons, armoires, caisses, tonneaux, ballots, colis, etc. le commandant doit les faire ouvrir par le patron et non les ouvrir ou les fracturer lui-même. S'il refusait de prêter son concours, le capitaine du navire de commerce s'exposerait à la saisie."

[1]) Annuaire de l'institut de droit international. 1888, règlement international des prises maritimes. § 21. „Il n'est pas permis aux personnes qui sont chargées d'opérer la recherche d'ouvrir ni de rompre des armoires, réduits, caisses, cassettes, tonnes, futaillies, ou autres cachettes pouvant renfermer une partie de la cargaison ni d'examiner arbitrairement les objets faisant partie de la cargaison qui se trouvent répandus à découvert dans le navire." § 22. „Dans les cas de soupçons, mentionnés au § 20, s'il n'y a pas de résistance à la recherche, l'officier qui y procède' doit faire ouvrir les réduits par le patron et faire la recherche dans l cargaison à découvert sur le navire avec le concours du patron."

[2]) Nordd. Allgem. Ztg. No. 101.

Papiere befriedigt ist, er zur Durchsuchung schreiten solle, welche vom Kapitän des visitierten Schiffes vorzunehmen ist. Er hat die verschlossenen Räumlichkeiten etc. zu öffnen. Leistet er hierbei Widerstand, so hat der visitierende Offizier nach Lage des Falles zu entscheiden. (Kap. I. 12. 6, 7.)[1])

* * *

Dieses Durchsuchungsrecht kann auf dem ganzen Kriegsgebiet, also auf hoher See, den Territorialgewässern des Gegners und den eigenen Gewässern ausgeübt werden. In denen Neutraler[2]) ist dieses niemals statthaft, also auch nicht in dem neutralen Seegebiet, welches sich auf drei Meilen in das Meer hineinerstreckt, gerechnet von dem tiefsten Stand des Wassers. Flüchtet sich das von einem Kriegsschiff verfolgte und von diesem nicht aus dem Auge gelassene Handelsschiff in die neutrale Zone, so muss der Kreuzer die Verfolgung aufgeben; er darf auf keinen Fall sein Visitationsrecht dort ausüben, etwa unter dem Vorwande, dass er jenes Recht auf hoher See auszuüben versucht habe. So die spanische Instruktion von 1898.[3]) Als neutral gelten auch die Buchten für den Fall, dass ihre Einfahrten keinen grösseren Durchmesser als 6 Meilen betragen. Ob das Durchsuchungsrecht in den Gewässern eines Bundesgenossen ausgeübt werden kann, hängt von der ausdrücklichen oder stillschweigenden Genehmigung des Bundesgenossen ab. In den vom Kriegsschauplatz entfernteren Meeren soll eine Durchsuchung nicht stattfinden,[4]) es sei denn, dass begründeter Verdacht eines Neutralitätsbruchs vorliegt. Demgemäss war es widerrechtlich, als am 25. Juli

[1]) Japanisches Prisenreglement 7. Sept. 1894.

[2]) Preussisches Prisenreglement. § 9. Auf neutralem Seegebiet ist jede Anhaltung und Aufbringung unstatthaft.

Aide-mémoire: „Le droit de visite peut s'exercer sur quelque point du théatre que ce soit, les eaux territoriales des neutres exceptées."

[3]) Nordd. Allgem. Ztg. 101.

[4]) Bluntschli. Das moderne Völkerrecht. § 81. 2. „Die Durchsuchung ist nicht gestattet, in den Eigengewässern neutraler Staaten und nicht in entlegenen Meeren."

1877 während des Krieges zwischen Russland und der Türkei ein russisches Kanonenboot die deutsche Brigg „Oceanus“ anhielt und durchsuchen liess. Dieser Akt fand sogar innerhalb Kanonenschussweite von der japanischen Küste statt. In diesem Verfahren lag eine Verletzung der japanischen Territorialhoheit und ein Missbrauch der Befugnisse eines Kriegführenden.

In der Rede des Reichskanzlers Grafen Bülow vom 19. Januar 1900 im Reichstage wird derselbe Grundsatz ausgesprochen inbetreff der Frage, wo das Durchsuchungsrecht ausgeübt werden kann. Es heisst dort: „Neutrale Handelsschiffe auf hoher See oder in den Territorialgewässern der Kriegführenden unterliegen dem Visitationsrecht der Kriegsschiffe der kriegführenden Teile. Dies gilt zweifellos für die vom Kriegsschauplatz nicht zu weit entfernten Gewässer.“

Das italienische Dekret[1]) vom 20. Juni 1860 Art. 10. gibt den Kommandanten die ganz bestimmte Anweisung, das Visitationsrecht nur an den Orten auszuüben, wo es nötig wäre. Es heisst dort: „Obwohl das Visitationsrecht in Kriegszeiten uneingeschränkt ausgeübt werden kann, empfehle ich Ihnen, dasselbe nichtsdestoweniger nur an denjenigen Orten und unter denjenigen Umständen auszuüben, welche Beweggründe für die Annahme gewähren, dass die Visitation die Beschlagnahme des visitierten Schiffes zur Folge haben könne.“

Das Visitationsrecht hatten ursprünglich neben den Kriegsschiffen auch die Kaper. Seit Anfang des vorigen Jahrhunderts ist ihnen diese Befugnis convoyierten Schiffen gegenüber genommen, namentlich durch die bewaffnete Neutralität und durch den Vertrag Russlands mit England vom 17. Juli 1801.[2])

[1]) Perels. S. 292.

[2]) Perels. S. 304. „Le droit de visiter les navires marchands appartenant aux sujets de l'une des puissances contractantes et naviguant sous convoi d'un vaisseaux de guerre de ladite puissance ne sera exercé que par les vaisseaux de guerre de la partie belligérante et ne s'étendra jamais aux armateurs, aux corsaires ou autres bâtiments qui n'appartiennent

Seit der Pariser Seerechtsdeklaration, der die meisten Nationen beigetreten sind, ist die Kaperei abgeschafft worden. Die Vereinigten Staaten, welche ihren Beitritt verweigerten, weil sie die vollständige Freiheit des Privateigentums auch im Seekrieg, also vollständige Aufgabe auch des Prisenrechtes verlangten, haben im Kriege 1898 sich zu sämtlichen Prinzipien der Pariser Deklaration bekannt und damit auf die Verwendung von Kapern verzichtet. Spanien jedoch, das seine Bedenken gegen die Abschaffung der Kaperei trotz allem offenbar noch nicht ganz überwunden hatte, zeigte zwar volle Bereitwilligkeit zur Anerkennung aller übrigen Grundsätze der Pariser Deklaration, konnte sich jedoch nur mit Vorbehalt dazu verstehen, dem Vorgehen Amerikas auch bezüglich des Verzichtes auf die Kaperei zu folgen. Dies geht aus der offiziellen spanischen Erklärung vom 23. April 1898 hervor. Im Artikel 4 des Dekretes heisst es: „Die spanische Regierung wird unter Aufrechterhaltung ihres Rechtes zur Erteilung von Kaperbriefen, welches sie sich in ihrer unter dem 16. Mai 1857 an Frankreich gerichteten Note vorbehalten hat . . .“

Artikel 5. „Zum Zweck der Aufbringung feindlicher Schiffe, sowie der Konfiskation von feindlichen Waren unter feindlicher Flagge und von Kriegskontrebande unter jeglicher Flagge werden die Königliche Marine, die Hilfskreuzer und später die Kaperschiffe das Visitationsrecht auf hoher See und in den feindlichen Gewässern nach dem internationalen Rechte und den noch zu veröffentlichenden Instruktionen ausüben.“ [1])

Diese unter dem 24. April ergangene Instruktion bestimmt:

II. „Innerhalb der durch den vorigen Artikel bestimmten Grenzen dürfen die Kriegsschiffe der Kriegführenden, sowie auch deren Handelsschiffe, wenn sie rechtmässig als Hilfskreuzer ihrer Kriegsmarine oder als Kaper bewaffnet sind,

pas à la flotte impériale ou royale de Leurs Majestés, mais que leurs sujets auraient armés en guerre.“

[1]) Gaceta de Madrid, 24. abril. 1898.

seiner Zeit und, falls sie dazu ermächtigt sind, in den eigenen Territorialgewässern, sowie in den unter der Staatshoheit ihres Feindes stehenden und in den gemeinsamen oder freien Gewässern die Handelsschiffe, denen sie begegnen, anhalten, um sich von der Rechtmässigkeit ihrer Flagge und, wenn sie neutral sind, nach einem Hafen des anderen kriegführenden Teils sich begeben, von der Beschaffenheit der Ladung zu vergewissern." [1])

Spanien machte später nie einen Versuch, Kaper anzuwenden; die europäischen Mächte hätten sich dergleichen auch wohl sehr verbeten.

Ausdrücklich ausgesprochen, dass Kaper nicht mehr verwendet werden dürfen, ist es in der „Oesterreichischen Verordnung der Ministerien der auswärtigen Angelegenheiten, der Justiz, des Handels, des Krieges und der Marine vom 3. März 1864, betreffend die Aufbringung feindlicher und verdächtiger Schiffe durch die österreichischen Kriegsschiffe aus Anlass der von der königlich dänischen Regierung gegen die österreichischen und preussischen Handelsschiffe sowie gegen die Handelsschiffe der übrigen deutschen Bundesstaaten angeordneten Feindseligkeiten".

§ 1. „Die Aufbringung von feindlichen, verdächtigen Schiffen darf in Gemässheit des ersten Absatzes der Deklaration von Paris vom 16. April 1856, welcher die Kaperei untersagt, ausschliesslich nur durch Schiffe der kaiserlich königlichen Kriegsmarine geschehen . . . . . ."

Ferner haben ein Durchsuchungsrecht an den Küsten und in den Häfen die Seebehörden und Zollwächter der Kriegführenden. Die englischen Zollbehörden haben dieselben Befugnisse, wie die Schiffe der königlichen Marine, sie dürfen die Papiere der einlaufenden Schiffe prüfen. Sie können das Schiff aufbringen, wenn Verdacht vorliegt.

* * *

[1]) Norddeutsche Allgem. Ztg. No. 101.

Sämtliche Schiffe mit wenigen Ausnahmen unterliegen diesem Visitationsrecht der Kriegführenden. Das preussische Prisenreglement bestimmt:

§ 2. „Es sind anzuhalten und aufzubringen alle Schiffe, welche dem feindlichen Staate oder dessen Unterthanen gehören (feindliche Schiffe)."

§ 3. „Schiffe neutraler Mächte oder ihrer Unterthanen (neutrale Schiffe), gleichviel, wem die Ladung derselben gehört, dürfen nicht aufgebracht werden, es sei denn, dass einer der in § 4—6 bezeichneten Fälle vorliegt."

§ 4. „Ohne Unterschied der Nationalität sind anzuhalten und aufzubringen:

1. Schiffe, deren Ladung aus Kriegskontrebande besteht, die für einen Feind oder für einen feindlichen Hafen bestimmt ist, jedoch unbeschadet der Bestimmungen im § 7 unter Ziffer 2.
2. Schiffe, welche sich mit Gewalt der Anhaltung widersetzen."

§ 5. „Ohne Unterschied der Nationalität sind ferner als verdächtig anzuhalten und aufzubringen:

1. Schiffe, welche doppelte oder wahrscheinlich falsche oder gefälschte Papiere führen.
2. Schiffe, welche keine Papiere führen oder welche ihre Papiere beseitigt haben, zumal, wenn dies erst dann geschehen ist, als der Kreuzer bereits in Sicht war.
3. Schiffe, welche auf die Aufforderung des Kreuzers nicht beilegen oder stoppen, oder sich der Durchsuchung von Räumen und Behältnissen widersetzen, in denen sich mutmasslich Kriegskontrebande oder Papiere befinden.

§ 6. Der Anhaltung und Aufbringung unterliegen ohne Unterschied der Nationalität auch diejenigen Schiffe, welche sich über ihre Nationalität nicht gebührend auszuweisen vermögen. Welche Schiffspapiere zum Ausweis der Nationalität erforderlich sind, bestimmt sich nach den Gesetzen des Landes, welchem das Schiff angehört."

* * *

Es handelt sich bei der Durchsuchung um die Feststellung, ob Kriegskontrebande sich an Bord befindet. Was Kriegskontrebande ist, ist auf internationalem Wege nicht festgesetzt. Unter Kontrebande versteht man nur die für den Krieg geeigneten und für eine der Kriegsparteien bestimmten Waren, aber nur, wenn sie nach einem feindlichen Hafen bestimmt sind. Das preussische Prisenreglement rechnet folgende Gegenstände in seinem § 8 zur Kriegskontrebande: Kanonen, Mörser, alle Arten Waffen, Bomben, Granaten, Zündhütchen, Lunten, Pulver, Kürasse, Armaturgegenstände, Sättel, Zäume, sowie überhaupt alle Gegenstände, welche sich unmittelbar für den Krieg verwenden lassen. Betreffs dieser Gegenstände ist man einig.

Ueber folgende Artikel herrscht Streit:[1])

1. Kohlen. Im Jahre 1854 erklärte England, dass Kohlen, die für den Krieg bestimmt wären, Kriegskontrebande seien, fünf Jahre darauf während des italienischen Krieges bestimmte diese Macht und Frankreich gerade das Gegenteil. Im Jahre 1870 erklärte England die Kohlen wieder als Kontrebande. Jedenfalls wird man Kohlen, wenn sie für Kriegszwecke des Feindes bestimmt sind, als Kontrebande anzusehen haben, wie auch aus der amerikanischen Instruktion von 1898 § 19 zu ersehen ist.[2])

2. Lebensmittel. Diese werden allgemein als Kontrebande angesehen, wenn sie für das feindliche Heer, für einen belagerten Platz oder für die feindliche Flotte bestimmt sind. Während des französisch-chinesischen Krieges erklärte Frankreich den Reis, auch wenn er nicht für den Kriegführenden bestimmt war, für Kriegskontrebande, hiergegen erhob England lebhafte Widersprüche. Daran scheint sich England heute nicht mehr erinnern zu wollen. Gerade in diesem Punkte weicht die englische Praxis, wie aus den

[1]) Aide-mémoire, S. 27.

[2]) § 19. Caol, when destined for a naval station, a port of call or a ship or ships of the enemy; . . . . . .

provisions when destined for an enemys ship or ships, or for a place that is besieged.

Ereignissen der neuesten Zeit hervorgeht, erheblich von der des Kontinents ab. Nicht nur Waffen und Munition, sondern auch Getreide und Reis, mag nun letzteres für das Heer oder für die Bevölkerung bestimmt sein, behandelt England als Kontrebande; während es doch im japanisch-chinesischen Kriege heftig dagegen protestierte, dass Reis als Nahrungsmittel der Bevölkerung als Kriegskontrebande behandelt werde. Als amerikanische Schiffe beschlagnahmt wurden, verlangte die Union von England eine bestimmte Erklärung über seine Politik der Behelligung des neutralen Handels. Zugleich erklärte sie es für unstatthaft, Nahrungsmittel für Kriegskontrebande zu erklären, selbst wenn sie an das kriegführende Land verkauft würden, es sei denn, dass sie unmittelbar in ein Kriegslager oder an einen Regierungsbeamten geliefert werden sollten.[1])

Die Konsequenzen dieser willkürlichen Ausdehnung des Begriffes der Kriegscontrebande könnte England aber gegebenenfalls am meisten schaden. Sagte doch sogar der frühere Unterstaatssekretär des Aeusseren, Sir Charles Dilke: „mit Bezug auf Proviant und Verpflegung müssen wir einmal die Möglichkeit in Betracht ziehen, dass England mit einer oder mehreren der grossen Seemächte in Krieg geraten könnte, und es würde in diesem Falle, wie jetzt Transvaal, auf Versorgung mit Lebensmitteln angewiesen sein, und die Hülfe der Vereinigten Staaten wäre dann wohl sehr willkommen."

Englands Leitstern ist nicht das Recht, sondern die Macht, „right or wrong my country". Durch ein solches Vorgehen Englands wird natürlich der neutrale Handel empfindlich gestört und schwer geschädigt.

Von uneigentlicher Kriegscontrebande, Quasicontrebande, spricht man, wenn es sich handelt um Mannschaften, Briefe und Depeschen. Dadurch, dass ein neutrales Schiff wissentlich Truppen für einen der Kriegführenden transportiert, macht es sich eines Neutralitätsbruches schuldig, und seiner

[1]) Reichsbote, 6. Januar 1900.

Konfiskation wird nichts im Wege stehn. Wie nun aber, wenn es sich nur um einzelne Leute handelt? Hier wird man bei jedem einzelnen Fall zu entscheiden haben.

Die Instruktion Spaniens vom 24. April 1898 über die Ausübung des Rechts der Visitierung fremder Schiffe im Abschnitt X bestimmt: „Auf Grund der Visitierung tritt die Beschlagnahme des visitierten Schiffes in nachstehenden Fällen ein:

No. 6. Wenn es für Rechnung des Feindes Kriegsoffiziere, Soldaten oder Matrosen befördert.

No. 7. Wenn es amtliche Schriftstücke oder Korrespondenzen des Feindes befördert, es sei denn, dass das Schiff einer Seepostlinie angehört und die erwähnten Schriftstücke und Korrespondenzen sich in den nämlichen Postsäcken, Kisten oder Packeten befinden, die zur Beförderung der öffentlichen Korrespondenz dienen, so dass der Kapitän über deren Inhalt in Unkenntnis sein kann.[1])

Ein anderes ist es, wenn das Schiff in gutem Glauben handelt. Hier kann zwar keine Konfiskation eintreten, die Leute aber, welche für den Feind bestimmt sind, können entfernt werden. Dies war z. B. der Fall 1894 während des chinesisch-japanischen Krieges. Das französische Schiff „Sydney" hatte englische oder amerikanische Ingenieure an Bord, also Angehörige eines neutralen Landes. Das Schiff sollte in Kobé, einem japanischen Hafen, anlegen und von da nach Shanghai weiter fahren. Die Ingenieure gaben vor, Torpedos zur Vernichtung der japanischen Flotte erfunden zu haben und wollten nun ihre Dienste der chinesischen Regierung anbieten. Hiervon benachrichtigt, liess Japan das Schiff in Kobé anhalten und trotz der Protestationen des Kapitäns die Ingenieure mit Recht gefangennehmen.[2]) So wurden auch unsere deutschen Dampfer[3]) „Bundesrat" und „Herzog" auf den Verdacht hin, Soldaten an Bord zu haben, festgehalten.

[1]) Norddeutsche Allgemeine Zeitung No. 101 vom 1. Mai 1898.
[2]) Bonfils, Manuel, S. 832.
[3]) Correspondence No. 1, 2 u. incl. 2 u. 3, siehe Anhang.

Der Begriff der Kriegscontrebande ist also so flüssig wie möglich. Das Verlangen Deutschlands, den Handel so wenig wie möglich zu stören, wurde, wie Graf Bülow am 19. Januar 1900 sagte, beanstandet. Er sagt: „Wie ich bei dieser Gelegenheit noch erwähnen möchte, waren wir anfangs bestrebt, die englische Regierung zu veranlassen, in der Behandlung der nach der Delagoabai bestimmten neutralen Schiffe derjenigen völkerrechtlichen Theorie beizutreten, welche dem Handel der Neutralen während des gegenwärtigen Krieges die grösste Sicherheit gewährleistet.

Diese Theorie, die in dem Satze gipfelt, dass für die mit einem neutralen Schiffe verfrachteten und von einem neutralen Hafen konsignierten Waren der Begriff der Kriegscontrebande überhaupt nicht Platz greifen könne, wurde von der englischen Regierung beanstandet."

Diesen Standpunkt, dass es ein Contrebandieren zwischen neutralen Häfen nicht giebt, sollte die englische Regierung, wie Graf Hatzfeld in seinem Briefe[1]) vom 4. Januar 1900 an Lord Salisbury schreibt, beim Fall des Schiffes „Springbok" ebenfalls vertreten haben. Dies scheint jedoch nicht der Fall gewesen zu sein, wie auch Lord Salisbury in seinem Bericht an Sir F. Lascelles vom 10. Januar 1900 angiebt.[2]) Der Thatbestand[3]) ist folgender: Das englische Schiff „Springbok" kam von London. Sein Bestimmungsort war der neutrale englische Hafen Nassau. In der Nähe der Insel „Providence" wurde das Schiff am 6. April 1863 vom amerikanischen Kreuzer „Sonoma" aufgebracht. Begründet wurde dieses Vorgehen damit, dass Verdacht vorlag, dass die Ladung auf ein anderes Schiff verladen werden sollte, um dann nach einem blokierten Hafen der Südstaaten gebracht zu werden. Schiff und Ladung wurden auf Grund des Prinzips „der Kontinuität der Reise" verurteilt. Das Schiff selbst wurde später zwar wieder freigelassen, die Ladung aber konfisziert.

[1]) Correspondence No. 16, siehe Anhang.
[2]) Correspondence No. 47, siehe Anhang.
[3]) Fauchille, Du blocus maritime, S. 333 ff.

Diese Theorie beruht auf einer Fiktion, welche mehrere Reisen zu einer einzigen vereinigt, und damit verletzt sie den gesunden Menschenverstand, und gerade „das Völkerrecht muss mehr als alle anderen Gesetze auf dem gesunden Menschenverstand beruhen.“ (Times, 15. Juni 1877). England erhob hier keine Protestation, vielmehr war es ganz derselben Ansicht wie der amerikanische Gerichtshof. Dieser Standpunkt zeigte sich besonders bei dem ganz ähnlichen Fall „Peterhof“ vom 1. August 1863. Die Eigentümer dieses englischen Schiffes wandten sich an die Regierung, und Lord Russel antwortete ihnen folgendermassen: „Die Regierung der Vereinigten Staaten hatte kein Recht, die bona fide befrachteten englischen Schiffe aufzubringen“, hinterher aber fügt er hinzu, „ohne das Völkerrecht zu verletzen, konnte England nicht eine Exemption von dem Durchsuchungsrecht für die Schiffe verlangen, welche zwischen Grossbritannien und jenen neutralen Häfen verkehren; auch kann England nicht von vornherein behaupten, dass das Verhalten der Schiffe nicht Anlass geben kann zu einer gerechtfertigten und gesetzlichen Aufbringung. Denn allgemein ist es bekannt, dass diejenigen, welche eine Blokade durchbrechen wollen, ihren Bestimmungsort falsch angeben oder ihre Papiere fälschen. Die Lage der mexikanischen Häfen zu den konföderierten Staaten ist eine derartige, dass es nicht nur möglich, sondern sogar sehr wahrscheinlich ist, dass man sich ersterer als Bestimmungsort bedient, um einen Verkehr zu verdecken, der thatsächlich eine Aufbringung rechtfertigt.“

Heftig wurden diese Entscheidungen und zwar auch mit Recht angegriffen, so namentlich durch das Institut de droit international, welches diese Gelegenheit benutzte, um folgendes Prinzip aufzustellen:[1]) „Neutrales Eigentum auf

[1]) Kleen I. S. 635. „La propriété neutre sur navire neutre, expédiée d'un port neutre à un autre port neutre, ne peut être ni confisquée ni saisie par un belligérant sur le soupçon que le chargement, après avoir été débarqué dans le port neutre, pourrait être rechargé à bord de quelque autre bâtiment et transporté vers un port ennemi en état de blocus.“

neutralem Schiffe, kommend von und fahrend nach einem neutralen Hafen, kann vom Kriegführenden weder konfisziert noch aufgebracht werden auf den Verdacht hin, dass die Ladung, nachdem sie im neutralen Hafen entlöscht ist, wieder an Bord eines anderen Schiffes und dann nach einem blokierten Hafen gebracht wird.“ (Rev. de dr. int. t. XIV. p. 330.)

Graf Hatzfeld führt dann noch den „Manual of naval prize law“ an, in welchem dies letztere Prinzip auch von der englischen Admiralität angenommen wird. Der diesbezügliche Artikel 73 lautet: [1])

„Die Bestimmung eines Schiffes soll als neutral gelten, wenn sowohl der Hafen, den es zuletzt erreichen soll, als jeder andere Hafen, den es im Laufe seiner Fahrt anlaufen soll, neutral ist“ und „die Bestimmung der Güter an Bord richtet sich nach der Bestimmung des Schiffes selbst.“

Auch gegen diese Auffassung erhebt Lord Salisbury seine Einwendungen. „Dieser Manual ist von Mr. Lushington zusammengetragen und in der That unter Aufsicht der Admiralität herausgegeben. In bequemer Weise stellt er die Regeln und Prinzipien auf, nach welchen die königlichen Offiziere ihren Pflichten nachkommen sollen: niemals ist dieses Buch aber als allein massgebend für die Gesichtspunkte der Admiralität anerkannt worden. Die Regeln, welche damals aus praktischen Gründen genügten, sind völlig unanwendbar für die jetzige Zeit, in der ein Krieg ausgebrochen ist mit einem Staat, dessen einzige Verbindung mit der See in einer einige Meilen langen Eisenbahn zu einem neutralen Hafen besteht.“ [2]) Salisbury giebt demnach zu, dass damals, also im Jahre 1864, beziehungsweise 1866, in welchem Jahre eine Revidierung des Manuel of naval

[1]) On the other hand, if the destination of the vessel be neutral, then the destination of the goods on board should be considered neutral, notwithstanding it should appear from the papers or otherwise that the goods themselves have an ulterior hostile destination, to be attained by transshipment, overland-conveyance or otherwise.

[2]) Correspondence No. 47. Foreign Office, January 10, 1900.

prize law stattfand, dieses Buch internationales Recht aufstellte. Er sagt, die Admiralität hätte es niemals als allein massgebend anerkannt, nun gut, die Regeln, welche der Manuel aufstellt, müssen doch aber von der Admiralität als massgebend anerkannt worden sein, sonst hätte sie dieses Buch doch nicht veröffentlichen lassen. „Wenn die englische Regierung jetzt andere Auffassung hatte, dann hätte sie die Pflicht gehabt — und es wäre eine Pflicht internationaler Höflichkeit gewesen — bekannt zu geben, welche Auffassung sie denn jetzt hat.“[1]) Hatte doch auch Spanien bei Ausbruch des Krieges mit Amerika seinen Standpunkt klar dargelegt, indem es in seiner Instruktion vom 24. April 1898, Kapitel IV. E[2]) bestimmt: „Ergiebt sich nach Feststellung des ersten Punktes (Feststellung der Nationalität), dass der Bestimmungshafen ein neutraler ist, so ist die Visitierung damit erledigt.“ Ferner in Kapitel X. 5 . . . . „Es ist zu beachten, dass Waren, die zu unmittelbarer Verwendung für den Krieg bestimmt sind, nur dann als Contrebande zu betrachten sind, wenn sie nach einem feindlichen Hafen bestimmt sind, sind sie dagegen nach einem neutralen Hafen bestimmt, so gelten sie als Kriegsbedarf, nicht aber als Contrebande.“

Wenn es also ein Contrebandieren zwischen neutralen Häfen nicht giebt, ist es dann noch möglich, das Durchsuchungsrecht auszuüben?

Liegt irgend ein Verdacht vor, dass das Schiff trotz der Unverfänglichkeit seiner Papiere einen feindlichen Hafen anlaufen will, so wird der Kriegführende das Recht haben, den betreffenden Kauffahrer zu durchsuchen. „Da es jedoch nicht ausgeschlossen ist“, heisst es in der spanischen Instruktion Kap. X. 5, „dass ein in gehöriger Form nach einem neutralen Hafen abgefertigtes Schiff sich trotzdem nach einem feindlichen begeben könnte, so ist — wenn das Schiff in der Nähe eines feindlichen Hafens, oder in der Richtung

[1]) 130. Sitzung des Reichstags, 30. Januar 1900. „Interpellation Möller (Duisburg)“, siehe Anhang.

[2]) Norddeutsche Allgemeine Zeitung No. 101. 1. Mai 1898.

eines solchen steuernd, mit einem Kurse angetroffen wird, der von dem in seinen Papieren vorgeschriebenen gänzlich abweicht — in solchem Falle ebenfalls zur Beschlagnahme zu schreiten, sobald der Kapitän nicht nachweist, dass ihn höhere Gewalt zur Abweichung von seinem Kurse gezwungen hat."

Kann das Durchsuchungsrecht nun aber auch ausgeübt werden, wenn ein feindlicher Hafen gar nicht vorhanden ist, wie das der Fall ist bei Transvaal?

Da die Waren noch durch ein anderes neutrales Gebiet geschafft werden müssen, so hat dieser neutrale Staat die Pflicht, alle Mittel, die einem der Kriegführenden nützen könnten, aufzuhalten, wie dies ja auch in dem jetzigen Kriege von Portugal geschehen ist. Nach den Zeitungen beschlagnahmten nämlich die portugiesischen Zollbehörden drei Kisten mit Feldsignalapparaten, Distanzemessvorrichtungen etc. als Kriegskontrebande.

Es ist also eine Durchsuchung nicht zu gestatten. Dadurch, dass England hier ein Durchsuchungsrecht für sich in Anspruch nimmt, blokiert es thatsächlich den neutralen portugiesischen Hafen Lourenzo-Marquez, und dies ist eine Anmassung, welche sich kein Staat hätte gefallen lassen dürfen, und die ohne Zweifel ein Kriegsgrund ist. Die deutsche Regierung hat sich eine Regelung der Frage des Kontrebandierens zwischen neutralen Häfen vorbehalten, wie aus der Rede des Grafen Bülow vom 19. Januar 1900 hervorgeht.

Das Durchsuchungsrecht kann nur angewandt werden bei Kauffahrteischiffen, welche verdächtig sind, und welche nach einem feindlichen Hafen fahren.

Ein anderer Zweck des Durchsuchungsrechts liegt noch in der Feststellung, ob das zu visitierende Schiff im Begriff ist, nach einem blokierten Hafen zu fahren, oder ob es von einem solchen herkommt.[1]) Die Ausübung kann in diesen Fällen nur in der Nähe des blokierten Platzes stattfinden. Eine Visitation ausserhalb dieses Bereiches vorzunehmen,

[1]) Fauchille, S. 230 ff. Kleen II. S. 365 ff.

bloss um eine zukünftige, vielleicht mögliche Blokadeverletzung zu verhindern, ist unstatthaft. Als gute Prise verfällt dem Kriegführenden ein Schiff, welches nach der Spezialnotifikation beim „Versuch", die Blokade zu durchbrechen, festgenommen wird. Als Versuch können hier nur angesehen werden, Handlungen, welche den „Anfang der Ausführung" eines Blokadebruchs enthalten, nicht also z. B. die blosse Bestimmung des Schiffes für einen blokierten Platz.

Um rechtsgültig zu sein, muss die Blokade notifiziert und „effektiv" sein; einzelne ihrer Wirkungen können aber ausnahmsweise vom Blokierenden aufgehoben werden. Wenn es seinen Interessen nicht entgegen ist, liegt es in seiner Hand, eine oder einige Wirkungen der Blokade zu limitieren. Aus verschiedenen Gründen, abgesehen von Seenot, können diese Ausnahmen für Schiffe aller Nationen gemacht werden. Der Kriegführende wünscht z. B. nur die Einfuhr von Waffen und Munition oder anderer Kriegskontrebande, verhindern zu wollen; er hat aber keine Veranlassung, neutrale Schiffe mit anderen unverfänglichen Waren nicht passieren zu lassen, so wird er in diesem Falle eine, wie ich sagen möchte, „limitierte" Blokade eintreten lassen. Dieses war z. B. der Fall im Jahre 1854 bei der französisch-englischen Blokade der Donaumündung, wo nur die Zufuhr von Lebensmitteln an die russischen Truppen verhindert wurde. Ferner auch noch bei der deutsch-englischen Blokade von Zansibar im Jahre 1888—89. Hier wurde dieselbe auf die Einfuhr von Kriegsmaterial und die Ausfuhr von Sklaven beschränkt.

Um bei einer derartigen Limitierung jedem unerlaubten Handel entgegenzutreten, muss der Blokierende jedes Schiff genau visitieren, und falls keine Zuwiderhandlung oder begründeter Verdacht vorliegt, wird er dem Schiff die Einfahrt in den blokierten Hafen gestatten. Diese Schiffe können nachher wieder den Hafen verlassen, müssen aber natürlich einer nochmaligen Visitation sich unterwerfen.

[1]) Kleen I, S. 614.

Um den neutralen Schiffen Gelegenheit zu geben, sich aus dem blokierten Hafen zu entfernen, hat der Kriegführende ihnen eine Frist zu setzen, bis zu welcher sie auszulaufen haben. Vor wie nach Beendigung dieses Zeitabschnittes kann der Kriegführende sein Visitationsrecht zur Ausübung bringen, denn er hat das Recht, während der Frist nur neutrale Schiffe hinauszulassen. Nachher wird es sich meistens um die Untersuchung der Schiffe handeln, welche mit Erlaubnis der blokierenden Macht den Hafen angelaufen haben, und jetzt ihn wieder zu verlassen wünschen.

Frei von jeder Durchsuchung sind Kriegsschiffe, da sie keiner kommerziellen Operation, die einem der Kriegführenden schaden kann, dienen. Diesen Grundsatz.[1]) der allgemein anerkannt ist, erlaubte sich England während der napoleonischen Kriege umzustossen. Es nahm nämlich Matrosen, welche auf amerikanischen Schiffen dienten, gefangen, da dieselben als englische Unterthanen wie Deserteurs angesehen wurden.

Diese Gewaltthat Britanniens war mit Grund zu dem anglo-amerikanischen Kriege von 1812. Ferner repräsentiert das Kriegsschiff seinen eigenen Staat: wenn man es einer Kontrolle unterwerfen wollte, so kommt dies einer Aufsicht über den Staat selbst gleich. Die Achtung, die sich die Staaten untereinander schulden, erfordert es, dass ihre Kriegsschiffe völlig frei sind.

Die amerikanischen Instruktionen vom 20. Juni 1898 geben im § 12[2]) an, der Zweck des Visitationsrechtes sei die Feststellung der Nationalität, der Ladung und der Häfen, zwischen denen die Schiffe fahren. Dieses Kriegsrecht wird „allen“ neutralen Schiffen gegenüber ausgeübt. Es ist nicht

[1]) Dupuis, S. 303.

[2]) Sonderabdruck aus „Marine-Rundschau“ 8./9. Heft 1899. „Instructions to blockading vessels and cruisers.“ Washington 20. June 1898. §. 12. the belligerent right of search may be exercised without previous notice, upon all neutral vessels after the beginning of war, to determine their nationality, the character of their cargo and the ports between which they are trading.

anzunehmen, dass die Instruktion, indem sie eine Durchsuchung aller neutralen Schiffe anordnet, auch die neutralen Kriegsschiffe und die Schiffe unter Konvoi einer Durchsuchung unterwerfen will, vor allem, da Amerika sich immer zu diesen Exemptionen bekannt hat.

An dieser Stelle möchte ich noch die sogen. Hospitalschiffe erwähnen.

Die Genfer Konvention vom 22. August 1864 gewährt kranken und verwundeten Soldaten einen hervorragenden Schutz. Sie gilt aber nur für den Landkrieg. Infolge der wohlthätigen Wirkungen dieser Konvention, welche sich in den Kriegen nach 1864 zeigten, wurde namentlich von Italien ihre Ausdehnung auf den Seekrieg in Anregung gebracht.

Wiederum trat eine Konferenz in Genf zusammen, und die Vertreter der Mächte einigten sich in der Konvention vom 20. Oktober 1868 über 15 Zusatzartikel, von denen die Artikel 6—14 auf den Seekrieg Bezug haben.

Die Hospitalschiffe lassen sich auf Grund dieser Artikel in vier Klassen einteilen:

1. Die militärischen Lazarethschiffe, d. h. solche, welche einzig und allein vom Staate erbaut oder eingerichtet worden sind.

2. Lazarethschiffe, welche ganz oder zum Teil auf Kosten von Privatpersonen oder von amtlich anerkannten Hülfsgesellschaften der kriegführenden Macht ausgerüstet worden sind.

3. Lazarethschiffe, welche ganz oder zum Teil auf Kosten von Privatpersonen oder von amtlich anerkannten Hülfsgesellschaften neutraler Staaten ausgerüstet worden sind; endlich

4. Handelsschiffe, Yachten oder neutrale Fahrzeuge, die Verwundete, Kranke oder Schiffbrüchige der Kriegsparteien an Bord genommen haben.

Nach den ersten Vorschlägen der Kommission gelten alle Hospitalschiffe ohne Ausnahme als neutral; jegliches

Schiff, auch die unter 1 bezeichneten Staatsschiffe,[1]) haben sich der Visitation, welche im Schiffsjournal einzutragen ist, zu unterziehen. Der Akt der Visitation durch einen feindlichen Kreuzer bewirkt, dass die Kranken und Verwundeten nach ihrer Genesung an diesem Kriege nicht mehr teilnehmen dürfen.

Für die unter 2 und 3 bezeichneten Lazarethschiffe sind noch nach Artikel 13[2]) folgende Bestimmungen getroffen: Sie müssen auf ausdrücklichen Befehl ihres Herrschers ausgerüstet sein. Sie haben ein Zertifikat der zuständigen Marinebehörde bei sich zu führen, in dem anzugeben ist, dass die Schiffe während ihrer Ausrüstung bis zur Ausfahrt unter behördlicher Aufsicht gestanden haben.

In dieser Lesart gingen die Marineartikel an die Regierungen, von denen mehrere sich mit verschiedenen Punkten nicht einverstanden erklärten. Es wurden Aenderungen vorgenommen und in dieser neuen Fassung wurden die Artikel sämtlich vom Kongresse angenommen.

[1]) Lueders, S. 211. art. 10. „Le navire hôpital militaire, chargé de blessés ou de malades dont il opère l'évacuation, ainsi que tout bâtiment de commerce, à quelque nation, qu'il appartienne notisé dans le même but par une autorité quelconque des belligérants, et chargés exclusivement de blessés et de malades, est couvert par la neutralité; mais le fait seul de la visite, notifié sur le journal du bord, par un navire de guerre ennemi, rendrait les blessés et les malades incapables de servir pendant la durée de la guerre."

[2]) Bonfils, S. 702. und Lueders S. 212. art, 13. „Les navires hôpitaliers, équipés aux frais des sociétés de secours reconnues par les Gouvernements signataires de cette convention, pourvus de commission, émanée du Souverain qui aura donné l'autorisation expresse de leur armement et d'un document de l'autorité maritime compétente, stipulant qu'ils ont été soumis à son contrôle pendant leur armement et à leur départ final, et qu'ils étaient alors uniquement appropriés au but de leur mission, seront considérés comme neutres, ainsi que tout leur personnel . . . . . .

Les belligérants auront sur eux le droit de contrôle et de visite . . .

Les blessés et les naufragés recueillis par ces navires ne pourront être réclamés par aucun des combattants, et il leur sera imposé de ne pas servir pendant la durée de la guerre."

Der Artikel 10 war namentlich einer genauen Revision unterworfen worden. Die staatlichen Lazarethschiffe wurden nicht mehr gleich den übrigen behandelt. Sie unterliegen als feindliche Schiffe dem Kriegsrecht; durch ihre Wegnahme werden sie gute Prise des Eroberers; dieser darf sie aber nicht während der Dauer des Krieges zu einem anderen Zweck verwenden (art. 9).[1]) Der neu revidierte Artikel 10[2]) handelt von Handelsschiffen irgend einer Nation, ohne dass das Schiff wie nach dem früheren Artikel von einem der Kriegführenden gechartert zu werden braucht.

Ferner gibt dieser Artikel in seiner neueren Fassung dem Kriegführenden das Recht, einen Beamten an Bord zu schicken, welcher den Transport zu begleiten hat, um so sich gegen eine etwaige Neutralitätsverletzung zu versichern. Der Artikel 13 hat nur einen für uns nicht wichtigen Zusatz erhalten.

Obwohl diese Konvention von den Mächten nicht ratifiziert wurde, erklärten Deutschland und Frankreich im Kriege 1870/71 und ebenso Spanien und Nordamerika 1898 diese Sätze als für sich verbindlich. Der Artikel VIII der spanischen Instruktion lautet z. B. ungefähr wie folgt: „Die Bescheinigung über die vorgenommene Visitierung, auf deren Erteilung zu bestehen oder Verzicht zu leisten, nach Artikel 6 dem freien Willen des Kapitäns des visitierten Schiffes überlassen ist, muss jedenfalls eingetragen werden, wenn das Schiff militärische Verwundete oder Kranke, die Angehörige des Feindes sind, an Bord hat: denn in solchem Falle werden

---

[1]) art. 9. „Les bâtiments hôpitaux militaires restent soumis aux lois de la guerre, en ce qui concerne leur matériel; ils deviennent la propriété du capteur, mais celui-ci ne pourra les détourner de leur affectation spéciale pendant la durée de la guerre."

[2]) art. 10. „Tout bâtiment de commerce, à quelque nation qu'il appartienne, chargé exclusivement de blessés et de malades dont il opère l'évacuation, est couvert par la neutralité; mais le fait seul de la visite, notifié sur le journal du bord, par un croiseur ennemi rend les blessés et les malades incapables de servir pendant la durée de la guerre. Le croiseur aura même le droit de mettre à bord un commissaire pour accompagner le convoi et vérifier ainsi la bonne foi de l'opération . . . ."

allein schon durch den Akt der Visitierung, gemäss § 1 des Zusatzartikels 10 der Genfer Konvention, alle diese Leute ausser stande gesetzt, während der Dauer des Krieges wieder die Waffen zu ergreifen."

Alle diese Punkte kamen auf dem Haager Friedenskongress vom 18. Mai bis 24. Juli 1899 wieder zur Sprache. Von den drei Verträgen, welche zustande kamen, betraf der eine die Ausdehnung der Genfer Konvention auf den Seekrieg. Die Basis der Verhandlungen bildeten die Zusatzartikel von 1868.

Den Kriegführenden wird ein Recht auf Kontrolle und Visitation über alle Hospitalschiffe ohne Ausnahme gewährt. Sie müssen sich überzeugen können, dass kein Missbrauch mit ihrer exempten Stellung getrieben wird. Das Durchsuchungsrecht ist in diesem Falle ein notwendiges Gegengewicht für die Immunität, und es ist nicht zu verwundern, wenn es auch Staatsschiffen gegenüber angewendet wird. Diese Schiffe wären nach früherem internationalem Rechte aufgebracht worden, jetzt ist das nicht mehr gestattet. Das Visitationsrecht über alle Lazarethschiffe ist daher erwachsen aus ihrer günstigeren Stellung.

Dieses Durchsuchungsrecht ist aber nicht nur notwendig für die Feststellung, dass das betreffende Schiff nicht über seine Befugnisse schreitet, sondern auch um über die Stellung der Verwundeten und Kranken ihrem Lande gegenüber Bestimmungen zu treffen.[1])

Wie hieraus zu ersehen, gingen die Vertreter der Mächte teilweise wieder auf den ersten Genfer Entwurf von 1868 zurück.

Die militärischen Lazarethschiffe dürfen nach Art. 1 der Konvention, betreffend die Ausdehnung der Genfer Konvention auf den Seekrieg, nicht mehr wie früher weggenommen werden, aber auch sie unterliegen der Kontrolle und Visitation (Art. 4).

[1]) Martens. Nouveau Recueil. t. XXVI. 2. série. S. 437.

„Die in den Artikeln 1, 2, 3 bezeichneten Schiffe (1. die militärischen Lazarethschiffe, 2. Lazarethschiffe, die ganz oder zum Teil auf Kosten von Privatpersonen oder amtlich anerkannten Hilfsgesellschaften der kriegführenden Macht oder 3. einer neutralen Macht ausgerüstet sind) sollen den Verwundeten, Kranken und Schiffbrüchigen der Kriegsparteien ohne Unterschied der Nationalität Hilfe und Beistand gewähren . . . . . Die Kriegsparteien üben ein Aufsichts- und Durchsuchungsrecht über sie aus. Sie können ihnen . . . einen Kommissar an Bord geben und sie auch zurückhalten, wenn besonders erhebliche Umstände es erfordern."

Der Artikel 6 bringt dann noch eine Neuerung gegen früher, indem er sagt: „Handelsschiffe, Yachten oder neutrale Fahrzeuge, die Verwundete, Kranke oder Schiffbrüchige der Kriegsparteien an Bord genommen haben, können aus diesem Anlasse nicht weggenommen werden, aber sie bleiben der Wegnahme ausgesetzt im Falle von Neutralitätsverletzungen, deren sie sich etwa schuldig gemacht haben."[1] Diese Schiffe unterstehen wie jedes andere der Visitation, wie aus dem Art. 6 hervorgeht.

Eine gleiche Exemption wie den Kriegsschiffen will man in neuerer Zeit auch den Postdampfern angedeihen lassen.[2]

Dadurch, dass ein neutrales Schiff gewisse Briefschaften für die Kriegführenden nicht befördern darf, kommt der Kriegführende in eine unangenehme Lage gegenüber den neutralen Postdampfern oder anderen Schiffen, die mit der Postbeförderung durch Vertrag mit einer neutralen Regierung betraut sind. Ihre Rheder und Kapitäne können nicht für den Inhalt der zahlreichen Postsendungen verantwortlich gemacht werden. Sie würden sich eines groben Vertragsbruches schuldig machen, wenn sie sich von dem Inhalt der ihnen anvertrauten Briefe in Kenntnis setzen wollten. Sie können also nicht zur Verantwortung gezogen werden für

[1]) Martens. Nouveau recueil. t. XXVI. 2. série. S. 989.
[2]) Lawrence, S. 627.

Sendungen, welche einem der Kriegführenden etwa Schaden bringen könnten. Ihre Schiffe sind infolgedessen nicht der Konfiskation unterworfen, wenn derartige Sendungen sich an Bord befinden sollten. Diese Ausnahmestellung soll auf die Exemption von der Durchsuchung ausgedehnt werden, und dadurch würden die Postdampfer thatsächlich den Kriegsschiffen gleichgestellt sein. Diese Exemption ist in einzelnen Postverträgen den Postdampfern gewährt. So in dem Vertrage zwischen Grossbritannien und Belgien vom 17. Februar 1876 für die Postdampfer, welche zwischen Dover und Ostende verkehren.[1])

Der Art. 6 des Vertrages befreit diese Schiffe von jeder Festnahme, Anhaltuug und Aufbringung.[2]) Ein gleiches bestimmt der Vertrag zwischen Grossbritannien und Dänemark vom 26. Juni 1846.[3])

Abgesehen von diesen Verträgen gewähren auch einige Staatsgesetzte fremden Postschiffen verschiedene Immunitäten. Das portugiesische Postgesetz z. B. entbindet Postschiffe von der Visitation, wenn nicht besondere Verdachtsgründe vorliegen.

In dem nunmehr beendeten Kriege zwischen England und Transvaal wurde diese Frage der Exemption der Postdampfer wieder aufgeworfen, und zwar durch die Aufbringung der drei deutschen Postdampfer „Herzog", „General" und „Bundesrat". Die beiden erst genannten wurden in Aden angehalten und letzterer nach Durban aufgebracht. Wie schon erwähnt, machte die deutsche Regierung Vor-

[1]) Perels, S. 122.

[2]) Art. 6 des Vertrages zwischen Belgien und Grossbritannien. „Ce seront des bâtiments appartenant à l'Etat ou frétés pour le compte de l'Etat. Les bâtiments seront considérés et reçus dans le port de Douvres et dans tous les autres ports britanniques où ils pourraient accidentellement aborder, comme vaisseaux de guerre . . . . ."

[3]) Vertrag vom 26. Juni 1846 zwischen Grossbritannien und Dänemark. Art. 3.

„When the service is performed by vessels employed solely for the conveyance of mails and passengers and their baggages and effects these vessels shall be considered as vessels of war . . . ."

stellungen, und England gab nach. Am 14. Januar 1900 telegraphierte Lord Salisbury an den hiesigen englischen Gesandten Lascelles, dass eine Anhaltung von Schiffen in Aden nicht mehr stattfinden soll. Bis zur endgiltigen Regelung sind Instruktionen gegeben worden, dass Postdampfer bis zur Beendigung der Durchsuchung des „Bundesrat" nicht mehr auf blossen Verdacht hin angehalten werden sollen.[1]) Hiermit gab sich die deutsche Regierung noch nicht zufrieden; Graf Bülow verlangte zwei Aenderungen dieser Instruktionen; erstens soll die Zeit, bis zu der eine Anhaltung nicht mehr gestattet ist, also bis zur Beendigung des Falls „Bundesrat", verlängert werden, und zweitens soll eine Anhaltung nicht nur nordwärts von Aden unstatthaft sein, sondern auch ausserhalb der gleichen Entfernung vom Kriegsschauplatz.[2]) Auch hierin gab die englische Regierung nach, wie aus der Depesche Lord Salisburys an Sir Lascelles vom 16. Januar 1900 hervorgeht, in welcher er sich mit diesen Modifikationen einverstanden erklärt.[3]) Es ist demnach der deutschen Regierung gelungen, von der englischen zu erlangen, dass letztere Instruktionen erliess, welche den Kommandanten ihrer Schiffe verbieten, Schiffe, die unter der deutschen Flagge fahren, auf blossen Verdacht hin festzuhalten und zu durchsuchen. Diese Instruktionen verbleiben in Kraft, bis etwa zwischen den beiden Regierungen ein anderes Arrangement getroffen wird.

Staatspostdampfern der Neutralen wird eine Exemption der Visitation zu teil, wenn deren Führer ein aktiver Seeoffizier ist und ihre desfallsige Eigenschaft feststeht.

Der Art. 17 des im „Institut de droit international" vorgeschlagenen Prisenreglements gibt die Immunität zu unter der Bedingung, dass der sich an Bord befindende Staatskommissar schriftlich erklärt, dass das Schiff weder Depeschen, noch Truppen, noch Kontrebande für den Feind führt. Hiernach scheint sich auch die französische Praxis

[1]) Correspondence. No. 51. Foreign Office. January 14, 1900.
[2]) Correspondence. No. 52. Berlin, January 15, 1900.
[3]) Correspondence. No. 53. Foreign Office. January 16, 1900.

zu richten, denn in ihren Instruktionen giebt sie diese Exemption zu.[1])

Frankreich verlangt, dass ein Beamter des neutralen Staates sich an Bord befindet, um die Unverfänglichkeit der Postsendungen zu erklären. Aber dieser kann sein Wort auf die ehrlichste Weise abgeben, eine Garantie für die Unverfänglichkeit wird es nie sein. Wenn also der Kriegführende den Postschiffen die Freiheit von der Durchsuchung zugesteht, so giebt er ein wichtiges Sicherheitsmittel auf, um einen ihm aus Briefen drohenden Schaden abzuwehren. Es ist vielleicht der Mühe mehr wert, diese Konzession zu machen, als den neutralen Handel durch das Anhalten der Postschiffe empfindlich zu stören.

* * *

Neben den Kriegsschiffen und der bestimmten Art von Postdampfern gewährt der Kontinent den Schiffen unter Konvoi eine Exemption von der Visitation. Die Frage dieser Immunität ist zuerst während des Krieges zwischen Grossbritannien und den Niederlanden im Jahre 1653 aufgeworfen worden. Es war die Königin Christina von Schweden, welche ihre Kauffahrer anwies, sich des Convois zu bedienen. Den Kriegsschiffen gab sie die Order, auf jeden Fall eine Durchsuchung der von ihnen convoyierten Schiffe zu verhindern. Diesem Beispiel folgte Holland im Jahre 1654, es machte England darauf aufmerksam, dass es nicht dulden würde, dass seine convoyierten Handelsschiffe durchsucht würden.

England beachtete diese Mahnung nicht, sondern versuchte schon im Jahre 1656 das Durchsuchungsrecht gegenüber holländischen Schiffen unter Convoi zur Geltung zu bringen. Dieser Versuch scheiterte an dem erfolgreichen Widerstand des holländischen Admirals de Ruyter.

[1]) Aide-mémoire: „Les paque-bots-poste ayant à bord un commissaire du gouvernement dont ils portent le pavillon, sont dispensés de la visite, une déclaration de cet agent, relativement à la nature des dépêches, suffit."

Während des amerikanischen Unabhängigkeitskrieges spitzte sich die Frage der Visitation sehr zu und wurde zu einer internationalen Streitfrage. Wieder waren es die Holländer, welche diesen Punkt anregten. Sie gaben zu Anfang des Krieges, als sie noch neutral waren, ihren Kriegsschiffen die strenge Ordre, sich einer Durchsuchung der von ihnen convoyierten Schiffe zu widersetzen. Infolge dessen kam es zu Konflikten mit England, und letzteres erklärte schliesslich den Krieg. Nun war Holland vor die Frage gestellt, ob es das, was es als neutraler Staat von den Kriegführenden verlangt hatte, selbst als kriegführende Macht den Neutralen gewähren wollte. Hier ging Holland mit rühmlichem Beispiele voran. Es erliess am 26. Januar 1781 eine Ordonnance,[1]) in der es sein Durchsuchungsrecht convoyierter Schiffe aufgab und aussprach, sich mit der Erklärung des convoyierenden Offiziers zu begnügen, dass die Schiffe keine Contrebande tragen.

Auf diesem Prinzip der Immunität der Schiffe beruhen zahlreiche Verträge. England widersetzte sich einem derartigen Grundsatz, wie sich aus dem Konflikt mit Dänemark ersehen lässt.

Am 25. Januar 1800 begegnete im Kanal die dänische Fregatte Freya, welche sechs Handelsschiffe convoyierte, sechs englischen Kriegsschiffen. Der dänische Kommandant weigerte sich, eine Durchsuchung zu gestatten; die englischen Kriegsschiffe eröffneten das Feuer und nahmen die Handelsschiffe. Dieser Angriff gab den Anlass zu der zweiten bewaffneten Neutralität.

Auf Antrag Kopenhagens liess Russland im August 1800 eine Einladung ergehen an Schweden, Preussen und Däne-

[1]) Martens, Recueil de traités, III. Art. 6. Ordonnance des Etats généraux des Provinces-Unies des Pays-Bas relativement à la guerre, du 26 janvier 1781. „Quant aux vaisseaux sous convoi, on devra ajouter foi aux déclarations des officiers du convoi, que les navires sous leur convoi n'ont point chargé des marchandises de contrebande, selon la pleine connaissance qu'ils en doivent avoir et dès lors il ne sera point exigé de visite ultérieure."

mark. Im Dezember desselben Jahres kam es zu den drei Konventionen[1]) zwischen Russland einerseits und den drei Mächten andererseits. Es wurde festgestellt, dass die Erklärung des convoyierenden Offiziers genügen soll, um eine Durchsuchung abzuwenden.

Nach dem Tode Pauls I. trat eine Annäherung zwischen England und Russland ein, und es kam zu dem Vertrage zu Petersburg vom 17. Juni 1801,[2]) welchem Schweden

[1]) Martens, 2. édition, t. VII, p. 172. „La déclaration de l'officier commandant le vaisseau ou les vaisseaux de la marine royale ou impériale qui accompagneront le convoi d'un ou de plusieurs bâtiments marchands, que son convoi n'a à bord aucune marchandise de contrebande, doit suffire pour qu'il n'y ait lieu à aucune visite sur son bord ni à celui de bâtiments de son convoi."

[2]) Perels S. 301. Art. IV des Vertrages vom 17. Juni 1801. „Les deux Hautes parties contractantes, voulant encore prévenir tout sujet de discussion à l'avenir en limitant le droit de visite des vaisseaux marchands, allant sous convoi aux seuls cas où la puissance belligérante pourrait essuyer un préjudice réel par l'abus du pavillon neutre, sont convenues:

1. Que le droit de visiter les navires marchands appartenant aux sujets de l'une des puissances contractantes et naviguants sous le convoi d'un vaisseau de guerre de la dite puissance ne sera exercé que pour les vaisseaux de guerre de la partie belligérante et ne s'étendra jamais aux armateurs, aux corsaires ou aux autres bâtiments qui n'appartiennent pas à la flotte impériale ou royale de Leurs Majestés, mais que leurs sujets auraient armés en guerre.

2. Que les propriétaires de tous les navires marchands, appartenant aux sujets de l'un des souverains contractants qui seront destinés à aller sous convoi d'un vaisseau de guerre seront tenus, avant qu'ils reçoivent les instructions de navigation, de produire au commandant du navire de convoi, leurs passe-ports et leurs certificats ou lettres de mer dans la forme annexée au présent traité.

3. Que lorsqu'un tel vaisseau de guerre ayant sous convoi des navires marchands sera rencontré par un vaisseau ou des vaisseaux de guerre de l'autre partie contractante qui se trouvera alors en état de guerre, pour éviter tout désordre, on se tiendra hors de la portée du canon à moins que l'état de la mer ou le lieu de la rencontre ne nécessite un plus grand rapprochement; et le commandant du vaisseau de la puissance belligérante enverra une chaloupe à bord du vaisseau du convoi, où il sera procédé réciproquement à la vérification des papiers et des certificats qui doivent constater, d'une partie, que le vaisseau de guerre neutre est autorisé à prendre sous son escorte tels ou tels vaisseaux

und Dänemark beitraten. Es wurde darin bestimmt, dass die Untersuchung convoyierter Schiffe nur durch Kriegsschiffe, nicht durch Kaper, ausgeübt werden soll. Ferner hat jeder Rheder die Papiere, welche sich auf die Nationalität und die Ladung des Schiffes beziehen, vor der Abfahrt dem convoyierenden Offizier auszuhändigen. Der Kommandant des Kriegsschiffes hat dem begegnenden Kriegführenden diese Papiere vorzulegen, ferner das Dokument, welches ihn ermächtigt, die betreffenden Schiffe unter sein Convoi zu nehmen. Das visitierende Kriegsschiff hat sich aber auch seinerseits zu legitimieren. Ergiebt sich bei der Prüfung der Papiere irgend ein Verdacht, so kann das betreffende verdächtige Schiff unter Zuhülfenahme eines Offiziers des convoyierenden Kreuzers untersucht werden. Ergiebt sich dabei die Notwendigkeit weiterer Nachforschungen, so kann das Schiff in den nächsten Hafen des Kriegführenden gebracht werden. Ein Offizier seiner Nation hat es zu begleiten.

marchands de sa nation, chargés de telle cargaison et pour tel port; et d'autre part, que le vaisseau de guerre de la partie belligérante appartient à la flotte impériale ou royale de Leurs Majestés.

4. Cette vérification faite, il n'y aura lieu à aucune visite, si les papiers sont reconnus en règle et qu'il n'existe aucun motif valable de suspicion. Dans le cas contraire, le commandant du vaisseau de guerre neutre (y étant dûment requis par le commandant du vaisseau ou des vaisseaux de la puissance belligérante) doit amener ou détenir son convoi pendant le temps nécessaire pour la visite des bâtiments qui le composent; et il aura la faculté de nommer pour assister à la visite des dits bâtiments, laquelle se fera en sa présence sur chaque bâtiment marchand, conjointement avec un ou plusieurs officiers, préposés par le commandant du vaisseau de la partie belligérante.

5. S'il arrive que le commandant du vaisseau ou des vaisseaux en guerre ayant examiné les papiers trouvés à bord et ayant interrogé le maître et l'équipage du vaisseau, aperçoive des raisons justes et suffisantes pour détenir le navire marchand afin de procéder à une recherche ultérieure, il notifiera cette intention au commandant du vaisseau de convoi, qui aura le pouvoir d'ordonner à un officier de rester à bord du navire ainsi détenu et d'assister à l'examen de la cause de sa détention. Le navire marchand sera amené tout de suite au port le plus proche et le plus convenable appartenant à la puissance belligérante; et la recherche ultérieure sera conduite avec toute la diligence possible."

Wenn auch England in einigen Punkten nachgegeben hat, so hat es in anderen doch einen vollständigen Sieg davongetragen. Brachte es doch sein Prinzip „Flagge deckt nicht die Ladung“ zur Anerkennung. Der Grundsatz, den die bewaffneten Neutralitäten von 1780 und 1800: „Frei Schiff, Frei Gut“, aufgestellt hatten, wurde dabei aufgegeben.[1])

Den englischen Anschauungen widersetzte sich fast ganz Europa. Es war namentlich Frankreich, welches sich verpflichtete, Feindesgut auf Freundesschiffen freizulassen, gleichzeitig war es durch verschiedene Verträge berechtigt. Freundesgut auf Feindesschiffen wegzunehmen. So kam es, dass im Krimkriege sich die französischen und englischen Prinzipien schroff gegenübertraten. Beide Mächte gaben daher in verschiedenen Punkten zu Gunsten des neutralen Handels nach. Einen definitiven Abschluss erhielten die Rechte der Neutralen in der Pariser Seerechtsdeklaration vom 16. April 1856, deren zweiter Satz folgendes aufstellte: „Die neutrale Flagge deckt feindliches Gut mit Ausnahme der Kriegscontrebande“, der dritte Satz sagt: „Neutrale Ware unterliegt nicht der Wegnahme, mit Ausnahme der Kriegscontrebande, unter feindlicher Flagge.“

Während England an seinen alten Prinzipien auch heut noch festhält und keinen Unterschied zwischen convoyierten und nicht convoyierten Schiffen macht, haben die Mächte des Kontinents die Sätze der bewaffneten Neutralitäten anerkannt. Verschiedene Reglements stellen diese Exemption

[1]) Declaration of Paris of 1856, Bowles S. 21 Lord Nelson 13. November 1801.

Lord Nelson that folgenden Ausspruch über die Konvention vom 5. Juni 1801: „It had put an end to the principle enceavoured to be enforced by the armed neutrality in 1780 and by the late combination of the Northern powers, that free ships made free goods. - a proposition so monstrous in itself, so contrary to the law of nations, and so injurious to the maritime rights of this country, that, if it had been persisted in, we ought not to have concluded the war with those powers while a single man, a single shilling, or even a single drop of blood remained in the country.“

fest, so z. B. heisst es in dem preussischen Prisenreglement von 1864 § 12: „neutrale Schiffe, welche unter Convoi von Kriegsschiffen einer neutralen Macht gehen, sind der Untersuchung nicht unterworfen; es genügt die Erklärung des Befehlshabers des Convoi, dass die Papiere des convoyierenden Schiffes in Ordnung sind, und dass dieselben keine Kriegscontrebande an Bord haben. Das französische Prisenreglement vom 25. Juli 1870[1]) stellt in seinem Art. 14 denselben Satz auf. Genaue Bestimmungen treffen auch die „regulations for the government of the United States navy" von 1870.[2]) Auch im Kriege zwischen Spanien und Amerika

[1]) Französisches Prisenreglement vom 25. Juli 1870. Art. 14. „Vous ne visiterez point les bâtiments qui se trouveront sous le convoi de navires de guerre neutre et vous vous bornerez à réclamer du commandant du convoi une liste des bâtiments placés sous sa direction, avec la déclaration écrite, qu'ils n'appartiennent pas à l'ennemi et ne sont engagés dans aucun commerce illicite, Si, cependant, vous avez lieu de soupçonner que la religion du commandant du convoi a été surprise, vous communiqueriez vos soupçons à cet officier qui procéderait seul à la visite des bâtiments suspects."

[2]) Regulation for the government of the United states navy 1870.

Art. 98. During war when opportunities offer be may afford convoy and protection to merchant vessels of the United States and also of merchantmen of nations which may be in alliance with the United States. Art. 898 bestimmt die Papiere, die der Kapitän des Convois erhalten muss.

Art. 990. Before taking under his convoy a vessel bound to a belligerent port, he shall require satisfactory proof that there are no articles of contreband on board; and without such proof he is not to take her under his convoy or afford her protection en route against a belligerent claim, unless specially directed.

Art. 991. An officer charged with a convoy must be very vigilant in guarding against attack or surprise, and if attacked he must defend it to the last extremity. He must never weaken the convoying force by detaining a part of it to go in chase beyond signal distance, nor must he himself separate from the convoy, unless such course should be the means of preserving it from an enemy.

Art. 1113. The commanding officer of a convoy it not to permit the vessels under his protection to be searched or detained by any belligerent or other cruiser.

Die neue Reg. von 1900 bestimmt in

wurde dieses Convoirecht anerkannt, wie der Artikel XI der spanischen Visitationsinstruktion beweist: „Handelsschiffe, welche vereint, unter dem Schutze eines oder mehrerer Kriegsschiffe ihrer Nation fahren, sind gänzlich von den Visitierungen seitens der Kriegführenden befreit, da sie dann der den Kriegsschiffen zustehenden Immunität teilhaftig sind. Da die Bildung eines solchen Schiffszuges eine Massregel ist, welche von der Regierung des Staates ausgeht, dem die begleitenden Schiffe angehören, so ist auch als feststehend anzunehmen, dass diese Regierung nicht nur keinen Betrug zulassen, sondern auch die wirksamsten Anordnungen getroffen haben wird, um zu verhindern, dass von irgend einem der angeschlossenen Schiffe ein solcher begangen werden kann.

Es ist deshalb ausgeschlossen, dass der Kriegführende sich an den Chef des Geleits wendet, um zu erfahren, ob er die Neutralität der unter seiner Obhut fahrenden Schiffe und der von ihnen beförderten Ladungen gewährleistet."

Auch in verschiedenen Verträgen ist diese Exemption ausgesprochen, so im Art. 24 des Vertrages des Deutschen Reiches mit Costa-Rica vom 18. Mai 1875 letzter Absatz. „Die Durchsuchung wird nicht gestattet sein, ausser an Bord von Schiffen, die ohne Geleite fahren. Wenn sie mit Geleit reisen,' so genügt es, dass der Befehlshaber des letzteren mündlich und auf sein Ehrenwort versichert, dass die unter seinen Schutz und unter seine bewaffnete Bedeckung gestellten Schiffe dem Lande angehören, dessen Flagge sie führen, und dass er, wenn diese Schiffe nach einem feindlichen Hafen bestimmt sind, ferner erklärt, dass sie keine Kriegscontrebande an Bord haben."

Art. 297. He, (the commander in chief) shall afford protection and convoy so far as it is within his power to merchant vessels of the U. S. and to those of allies.

Art. 309. So far as lies within their power commanders in chief and captains of ships shall protect all merchant vessels of the U. St. in lawful occupation and advance the commercial interests of this country, always acting in accordance with international law and treaty obligation.

Da die meisten Staaten die besondere Stellung der unter Convoi fahrenden Schiffe anerkennen, Reglements oder Konventionen über diesen Punkt vielfach nicht bestehen, so ist es in das Ermessen der Regierungen gestellt, die einzelnen Punkte dieser Ausnahmestellung zu bestimmen. Allgemein wird anerkannt, dass die Erklärung des convoyierenden Befehlshabers genügt (on devra ajouter foi aux déclarations des officiers des convois). Eine Durchsuchung darf nicht stattfinden, wenn die Papiere in Ordnung sind und die Aussage des Kommandanten befriedigt. Eine Durchsuchung bezw. Aufbringung ist gestattet, wenn ein wichtiger Verdachtsgrund vorliegt, z. B. wenn der Convoibefehlshaber sich weigert, eine Erklärung abzugeben.

Dadurch, dass England diese Sätze nicht anerkennt, setzt es sich in Widerspruch mit den Kontinentalmächten.

Britannien steht auf dem Standpunkt, wie es seine Schriftsteller hervorheben,[1]) dass durch eine Exemption convoyierter Schiffe eine willkürliche Neuerung in das Völkerrecht gebracht wird und dass Schiffe, welche unter Convoi fahren, ihre Neutralität verletzen und sich daher einer Konfiskation aussetzen.

Ein Brief des Historikus[2]) (Sir Vernon Harcourt) an die Times vom 28. Mai 1875 beweist uns deutlich, wie sich gar viele Engländer zu dieser Frage stellten. „Ich benutze die Gelegenheit, um die Laien unter Ihren Lesern darauf aufmerksam zu machen, dass das Verlangen einer Exemption von der Durchsuchung und der Aufbringung seitens der unter Convoi befindlichen Handelsschiffe durchaus unge-

[1]) Ausspruch Storys: „If he resists this excrise of lawful right of it, with the view to resist it, he takes the protection of an armed neutral convoy, he is treated as an enemys and his property is confiscated."

Kent I. S. 154. Commentaries on American law: „that the very act of sailing under the protection of a belligerent or neutral convoy for the purpose of resisting search is a violation of neutrality."

[2]) Gessner S. 50. Times 28. Mai 1875 und 7. Juli 1875.

rechtfertigt und unhaltbar ist. Der verwegene Versuch, das Völkerrecht in diesem Punkte im Widerspruch mit den Interessen Englands zu revoltieren (the daring attempt to revolutionise the law of nations), ist missglückt infolge der Niederlage der bewaffneten Neutralität und infolge der maritimen Konvention vom Juni 1801. Seit dieser Zeit hat eine gesetzgeberische Thätigkeit zur Beseitigung der alten und wohlbegründeten Regel des Völkerrechts nicht stattgefunden. Bei dieser Sachlage brauche ich nicht hervorzuheben, dass der trügerische Versuch, welchen Wortklauber gemacht haben, um durch Entstellung von Thatsachen eine Einrichtung einzuführen, zu deren zwangsweiser Durchführung es an Waffen fehlt, ein eitles Unterfangen ist.“

Auch der „Manual of Naval Prize-Law“ hält ohne Einschränkung das Visitationsrecht aufrecht, denn er macht keinen Unterschied zwischen convoiierten und nicht convoiierten Schiffen. England begründet seinen Standpunkt damit, dass das Wort eines Offiziers, wenn auch noch so ehrenhaft, nur eine schwache Garantie für die Unverfänglichkeit der Waren bilde, da ihm nur die Papiere übergeben sind. Ferner haben die neutralen Autoritäten nicht dasselbe Interesse, als die Kriegführenden, darauf zu achten, ob die Waren erlaubt oder unerlaubt sind, also ob sie Kontrebande sind oder nicht.

Die Kontrolle des Kriegführenden dem neutralen Staate zu überlassen, scheint für England eine Gefahr für die Staaten, welche die Neutralität bewahren wollen, denn ein Verdacht genügt, um Streitigkeiten oder sogar Krieg herbeizuführen. Einige englische Schriftsteller führen, um ihren Standpunkt zu begründen, nur die Rede Lord Stowells in betreff des schwedischen Schiffes „Maria“ an. „jedes Schiff, welches sich unter Convoi stellt, wird als gute Prise verurteilt.“

In dem Convoi sieht er einen Widerstand, um sich dem Visitationsrechte zu entziehen, eine Exemption kann nur zugestanden werden, wenn dies ausdrücklich durch Vertrag bestimmt ist.

Auch der Amerikaner Wheaton in seinem International Law S. 608 teilt denselben Standpunkt Englands, wohl der einzige Ausländer, der dies thut. Aber auch er führt, um seine Ansicht zu motivieren, nur die Rede Lord Stowells an.[1])

[1]) Wheaton, International Law S. 608.

1. „That the right of visiting and searching merchant ships on the high seas, whatever be the ships, the cargoes, the destinations, is an uncontestable right of the lawfully commissioned cruisers of a belligerent nation. „I say, be the ships, the cargoes, and the destinations what they may, because, till they are visited and searched, it does not appear, what the ships or the destinations are; and it is for the purpose of ascertaining these points, that the necessity of this right of visitation and search exists. This right is so clear in principle that no man can deny it who admits the right of maritime capture; because if you are not at liberty to ascertain by sufficient inquiry whether there is property that can legally be captured, it is impossible to capture even those, who contend for the inadmissable rule that free ships make free goods must admit the exercise of this right at least for the purpose of ascertaining whether the ships are free ships or not. The right is equally clear in practice; for practice is uniform and universal upon the subject. The many European treaties which refer to this right, refer to it as preexisting, and merely regulate the exercise of it. All writers upon the law of nations unanimously acknowledge it, without the exeption of Hübner himself, the great champion of neutral privileges.

2. That the authority of the neutral sovereign being forcibly interposed cannot legally vary the rights of a lawfully commissioned belligerent cruiser. Two sovereigns may unpuestionably agree, if they think fit as in some late instances they have agreed, by special convention, that the presence of one of their armed ships along with their merchant ships shall be mutually understood to imply that nothing is to be found in that convoy of merchant ships inconsistent with amity and neutrality, and if the consent to accept this pledge, no third party has a right to quarrel with it, any more than any other pledge which they may agree mutually to accept. But surely no sovereign can legally compel to acceptance of such a security by mere force. The only security known to the law of nations upon this subject, independantly of all special convention, is the right of personal visitation and search, to be exercised by those who have the interest in making it.

3. That the penalty for the violent contravention of this right is the confiscation of the property so withheld from visitation and search. For the proof of this I need only refer to Vattel, one of the most correct and certainly not the least indulgent of modern professors of public law.

Um nun diesen schroffen Gegensatz zwischen England und den Mächten zu mildern, meint Lawrence, müssten die Mächte sich miteinander Konzessionen machen. Der Kontinent

In book III. cz, sect. 114, he expresses himself thus: „On ne peut empêcher le transport des effets de contrebande, si l'on ne visite pas les vaisseaux neutres. On est donc en droit de les visiter. Quelques nations ont refusé en différents temps de se soumettre à cette visite. Aujourd'hui un vaisseau neutre qui refuserait de souffrir la visite se ferait condamner par cela seul, comme étant de bonne prise." Vattel is here to be considered not as a lawyer merely delivering an opinion, but as a witness asserting a fact, the fact that such is the existing practice of modern Europe. Conformable to this principle we find in the celebrated French ordonnance of 1881, now in firce, art. 12: „That every vessel shall be good price in case of resistance and combat"; and Valin in his smaller commentary p. 81, says expressly that, although the expression is in the conjunctive yet, that the resistance alone is sufficient. He refers to the Spanish ordonance, 1718. evidently copied from it, in which it is expressed in the disjunctive, in case resistance and combat! And recent instances are at hand and within view, in which it appears that Spain continues to act upon this principle. The first time it occurs to my notice on the inquiries I have been able to make in the institutes of our own country respecting matters of this nature. except what occurs in the Black Book of the Admiralty is in the Order of Council, 1664, art. 12. which directs' that when any ship, met withal by the royal navy or other ship commissionated, shall fight or make resistance. the ship and goods shall be adjudged lawful prize! A similar article occurs in the proclamation of 1672. I am, therefore, warranted in saying, that it was the rule, and the undisputed rule of the British Admiralty. I will not say that the rule may not have been broken in upon in some instances. by considerations of comity and policy, by which it may be fit that the administration of this species of law should be tempered in the hands of those tribunals which have a right to entertain and apply them, for no man can deny that a state may recede from its extreme rights. and that its supreme councils are authorized to determine in what cases it may be fit to do so, the particular captor having in no case any other right and title than that the state itself would posses under the same facts of capture. But I stand with confidence upon all principles of reason upon the distinct authority of Vattel upon the institutes of other great maritime countries as well as those of our own country, when I venture to lay it down that by the law of nations, as now understood. a deliberate and continued resistance to search, on the part of a neutral vessel to a lawful cruiser, is followed by the legal consequence of confiscation."

begnügt sich mit dem Wort des convoiierenden Kommandanten. Diesem nicht zu glauben, ist eine Beleidigung des neutralen Staates. Amerika steht auf einem mittleren Standpunkt zwischen England und dem übrigen Europa, wie aus den „regulations for the government of the United States' Navy" von 1870 und 1900 hervorgeht.

Lawrence will nun dieses mit einigen Zusätzen aus dem englisch-russischen Vertrage von 1801 gelten lassen. Dem Kriegführenden soll das Visitationsrecht belassen werden. Bei der Durchsuchung soll aber ein Offizier des convoyierenden Schiffes zugegen sein, dadurch wird den Neutralen eine Garantie gegeben gegen etwa allzu grossen Eifer des visitierenden Offiziers der kriegführenden Macht.

Einen ähnlichen Standpunkt nimmt auch, wie schon angeführt, das französische Prisenreglement von 1870 ein.

Wenn sich bei der Visitation der Papiere Grund zu einem Verdacht ergibt, so hat der visitierende Offizier diesen seinen Verdacht dem convoyierenden Kommandanten mitzuteilen, damit dieser eine Visitation des verdächtigen Schiffes vornimmt. Ein Verdacht kann sich leicht ergeben, denn der neutrale Staat kann über die betreffenden Waren getäuscht worden sein. Die Behauptung Ortolans, dass ein Kommandant niemals über den Charakter noch die Bestimmung der einzelnen Schiffe und Waren betrogen werden kann, wird mit Recht, namentlich von Bluntschli, angegriffen.[1])

Einen derartigen Vorbehalt, der die Durchsuchung bei Täuschung zulässt, macht ausdrücklich das französische

[1]) Bluntschli § 225. „Der Kriegsstaat hat immerhin sein selbständiges Recht und Interesse zu wahren, daher kann ihm nicht zugemutet werden, dass die Berufung auf das Zeugnis des neutralen Staates jede weitere Prüfung auch verdächtiger Schiffe absolut verhindere. Es ist möglich, dass der neutrale Staat selber getäuscht worden war und seinerseits nicht sorgfältig genug geprüft hatte. Es ist überdem noch eher möglich, dass der Kriegsstaat und der neutrale Staat eine verschiedene Meinung über die Ausdehnung des Begriffes Kriegskontrebande haben und jener eine Ladung für Kontrebande hält, welche dieser nicht als Kontrebande ansieht. Da kommt es wieder darauf an, den Konflikt der Meinungen und Interessen auszugleichen."

Prisenreglement von 1870 im Art. 14. „Wenn Ihr irgend einen Verdacht habt, dass der convoyierende Kommandant getäuscht ist, teilen Sie dies jenem mit. Dieser hat dann allein das Visitationsrecht dem verdächtigen Schiffe gegenüber."

Die Freiheit von der Durchsuchung der Schiffe unter Convoi wird demnach nicht allgemein anerkannt, es fehlt an einer völkerrechtlichen Regelung, die sämtliche Staaten bindet.

Schiffe, welche sich unter den Convoi eines anderen neutralen Staates begeben, können durchsucht werden, da der Befehlshaber nicht dieselben Garantien übernehmen kann, wie für die Schiffe seines eigenen Staates. Dieses wird z. B. durch das österreichische Reglement bestimmt. „der Kauffahrer einer kriegführenden Macht, zu welcher die Monarchie im neutralen Verhältnisse steht und die Kauffahrer anderer neutraler Mächte dürfen von S. M. Kriegsschiffen nicht in Convoi genommen werden, es wäre denn, dass dies zu thun ausdrücklich höhere Weisungen vorliegen oder besondere Verhältnisse, über welche aber unverzüglich auf das Umständlichste zu berichten sein würde, dies rätlich und thunlich erscheinen lassen. Die Kauffahrer einer im Kriege alliierten Macht hingegen sind betreffs Convoyierung ebenso wie die eigenen Kauffahrer zu behandeln."

Wie schon gesehen, gestattet das preussische Prisenreglement niemals eine Durchsuchung convoyierter Schiffe.

Stellt sich aber ein neutrales Schiff unter den Convoi eines Kriegführenden, so macht es sich jedenfalls eines Neutralitätsbruches schuldig. Das Schiff setzt sich einer Verurteilung aus.[1])

* * *

[1]) Lawrence S. 575. „Neutral merchantmen attach themselves at their peril to a fleet convoyed by belligerent cruisers. In so doing they render themselves liable to capture by the war ships of the other side. The act of sailing under belligerent convoy is in itself a violation of neutrality, and the vessel which is guilty of it may be condemned by a

Wie aus dem Gesagten hervorgeht, ist das Durchsuchungsrecht, mit wenigen Ausnahmen, ein ausschliessliches Kriegsrecht, über welches leider noch keine internationale Einigung zustande gekommen ist. Die zahlreichen Lücken, welche sich in betreff des Durchsuchungsrechts im Seerecht befinden, kamen, wie gesagt, auf der Haager Konferenz zur Sprache. Das Ergebnis war, dass spätere Konferenzen diese Punkte regeln sollten. Bis dahin wird wohl der Satz vielfach weiter gelten:

„Macht geht vor Recht!“

Prize-Court even though her voyage would have been perfectly innocent, had she pursued it alone.“

Field § 876. „Ships of whatever character, under convoy of a public armed ship of the hostile nation, are liable to capture and confiscation as contreband of war.“

Anhang I:

Stenographische Berichte über die Verhandlungen des Reichstags.

X. Legislaturperiode. I. Session 1898/1900.
IV. Band, Berlin 1900.

130. Sitzung

am Freitag, den 30. Januar 1900.

Präsident: Wir treten in die Tagesordnung ein, erster Gegenstand derselben ist die:

Interpellation der Mitglieder des Reichstags Möller (Duisburg) und Genossen, betreffend die Beschlagnahme Deutscher Schiffe durch Organe der englischen Regierung.

Die Interpellation lautet:

Welche Schritte haben die verbündeten Regierungen gegenüber den Beschlagnahmen deutscher Schiffe durch Organe der englischen Regierung gethan?

Ich habe zunächst die Frage an den Herrn Vertreter der verbündeten Regierung zu richten, ob und wann derselbe die Interpellation beantworten will.

Graf von Bülow, Staatsminister, Staatssekretär des Auswärtigen Amts, Bevollmächtigter zum Bundesrat: Ich bin bereit, die Interpellation sogleich zu beantworten.

Präsident: Zur Begründung der Interpellation erteile ich dann das Wort namens der Herren Interpellanten dem Herrn Abgeordneten Möller (Duisburg).

Möller (Duisburg), Abgeordneter, Interpellant: Meine Herren, nach dem, was die Zeitungen uns heute morgen verkündet haben, könnte man vielleicht der Meinung sein, dass die Interpellation hinfällig geworden sei. Ich bin aber nicht der Meinung, und alle meine Freunde auch nicht. Sie halten dafür, dass nach wie vor bei dieser Gelegenheit der tiefen Entrüstung, die das deutsche Volk empfunden hat über die Art und Weise, wie man deutsche Schiffe behandelt hat, ein kräftiger Ausdruck verliehen werde auch an dieser Stelle. Ich will nüchtern und kühl die Umstände vortragen, welche zu diesen Beschwerden Anlass gegeben haben.

Es ist lange vor dem jetzigen Kriegszug, den die Engländer gegen die beiden Burenrepubliken unternommen haben, infolge des freien Kriegszuges, den der Herr Dr. Jameson unternommen hatte, in den beiden Burenrepubliken ein Rüsten vor sich gegangen auf die Dinge, die kommen würden, von denen sie annahmen, dass sie unvermeidbar wären. Infolgedessen haben beide Republiken sich in einem Masse für die schweren Kämpfe gerüstet, die ihnen jetzt bevorstehen, die alle Welt in Erstaunen gesetzt hat. An dieser Arbeit für die Rüstungen haben sich die verschiedensten Nationen beteiligt. Keineswegs sind es die Deutschen allein gewesen: es sind auch in ganz erheblichem Masse die Engländer selbst gewesen, die die Waffen geliefert haben, um den jetzigen Krieg führen zu können, und es sind — ich will nicht sagen — in erster Linie, aber mindestens gleichbeteiligt gewesen an dem Transport dieser Waffen englische und deutsche Schiffe. Wenn ein Unterschied existiert hat, so hat dieser nur darin bestanden, dass die deutschen Schiffe, Passagierschiffe, keine Explosivstoffe laden durften und nur explosivsichere Metallpatronen und Gewehre gebracht haben, während die englischen Schiffe die Kanonen und Granaten und, was sonst an Explosivstoffen notwendig war, zugeführt haben.

Nach dieser Richtung hin hat also absolute Parität bestanden zwischen Engländern und Deutschen.

Die deutschen Schiffe, die jetzt von der Beschlagnahme betroffen sind, gehören, mit Ausnahme eines einzigen, das ausscheidet, weil keine näheren Nachrichten darüber vorliegen, der Deutschen Ostafrika-Linie an, einer Linie, die als Postdampferlinie von Deutschland subventioniert ist. Diese Linie hat, ganz entsprechend den hohen Verpflichtungen, die sie hatte, gerade in ihrer Qualität als Postdampfer-Linie die strengste Neutralität bewahrt; von dem Augenblick der Kriegserklärung an hat sie keinerlei Warensendungen angenommen, die im Verdacht stehen konnten, Kriegskontrebande zu sein, sie hat, was hinausging über ihre Verpflichtungen, sogar alles, was zur Zeit des Kriegsausbruches als Kriegskontrebande für sie erkenntlich war, an Bord der Schiffe, teils in Aden, teils in Dar-es Salâm ausladen lassen. Das eine Schiff war der Dampfer „Admiral", das andere der Dampfer „Kaiser". Die Agenten der Gesellschaft auf allen Stationen, die die Dampfer auf dem Wege nach der Delagoa-Bai anliefen, waren auf das Strikteste angewiesen, keinerlei Kontrebande aufzunehmen. Trotz alledem kam die erstaunliche Nachricht am 29. Dezember 1899, dass der Dampfer „Bundesrath" vor Delagoa-Bai aufgebracht und nach dem Hafen Durban eingebracht sei — ich werde nachher auf die weiteren Details dieser Sache eingehen. — Am 4 Januar folgte dann die Nachricht, dass der Postdampfer „General" in Aden von englischen Truppen besetzt, festgehalten und zur Ausladung seiner Ladung gezwungen sei. Dabei sind 80 Tonnen der Ladung so schwer beschädigt worden, dass sie haben in Aden zurückgelassen werden müssen; aber nach einem Aufenthalt von etwa 8 Tagen hat das Schiff weiter gehen dürfen.

Weiterhin lief am 7. Januar die Nachricht ein, dass auch der Dampfer „Herzog" in Durban eingebracht sei. Dieser Dampfer war entgegen den beiden anderen nicht den Weg durch den Suezkanal gefahren, war den Weg um das Kap der guten Hoffnung herumgekommen, kam also von

der anderen Seite. Dieses Schiff ist nach verhältnismässig kurzer Zeit, nach 4 Tagen, wieder freigelassen und ohne erhebliche Molesten als den Zeitverlust nach seinem Bestimmungsorte, der Delagoa-Bai, weitergefahren.

Es hat nun der Telegraph noch eine weitere Nachricht gebracht über ein Segelschiff „Hans Wagner" aus Hamburg, das lange vor Ausbruch des Krieges abgesegelt war und nach Port Elisabeth und Delagoa-Bai, nach beiden Häfen bestimmt, und das, als es nach dem Ausbruch des Krieges im Laufe des Dezember in Port Elisabeth ankam, dort festgehalten worden ist durch die englischen Behörden. Näheres über die Gründe ist nicht bekannt; es wird indessen angenommen in der Handelswelt, dass Dynamit an Bord gewesen und daher eine gewisse Berechtigung für die Festhaltung des Schiffes vorlag, zum mindesten für die Beschlagnahme des Dynamits. Meine Herren, Dynamit ist aber ein regelmässiger Handelsartikel für jene Gegenden, in denen der Goldbergbau in so grossem Umfange betrieben wird. Dynamit ist das unentbehrliche Werkzeug in den Bergwerken; es wird regelmässig von Europa hingeschickt neben der in erheblichem Masse betriebenen Fabrikation von Dynamit im Lande selbst. Also an und für sich trifft den Rheder auch nicht der entfernteste Vorwurf, wenn er Dynamit an Bord gehabt hat. Andererseits würde anzuerkennen sein, dass eine kriegführende Partei den Sprengstoff Dynamit selbstverständlich beschlagnahmen kann, weil er auch für Kriegszwecke feindlich gebraucht werden könnte.

Bei den drei Dampfern kommt besonders erschwerend für die stattgehabten Störungen hinzu, dass diese Dampfer Postdampfer waren. Leider ist, soweit ich habe die Literatur durchstöbern können, nichts zu finden gewesen, dass Postdampfer eine privilegierte Stellung vor anderen Schiffen hätten. Ich meine aber, dass diese Störungen, die hier Postdampfern widerfahren sind, Anlass geben sollten, dass man international die Rechte der Postdampfer festlegt.

Das ist das allgemeine Interesse aller Nationen, nicht nur der deutschen. Alle sind daran interessiert, dass der

Postverkehr voll aufrecht erhalten wird und keinen unnützen und bedenklichen Störungen unterworfen wird.

Ich möchte dabei eine Nebenfrage stellen. Ich weiss nicht, ob der Herr Staatssekretär des Reichspostamts hier ist und ob er darüber Auskunft geben kann, ob entgegen den deutschen Auffassungen ungehörige Störungen bei der Weiterbeförderung der angehaltenen Dampfer in irgend einer Weise stattgefunden haben. Es würde das wesentlich zur Beruhigung beitragen, wenn der Herr Staatssekretär uns mitteilen könnte, dass solche Störungen nicht stattgefunden haben.

Meine Herren, bei dem „General", dem ersten Schiff, das in Aden festgehalten wurde, liegt ein weiteres Erschwernis vor. Dieses Schiff war nicht nur als Postdampfer, mit der Post für unsere deutschen Kolonien bestimmt, mitten auf dem Wege darin angehalten worden, sondern es waren zahlreiche deutsche Passagiere, Offiziere, Beamte an Bord, und allen diesen ist in unliebsamster Weise eine Störung bereitet worden, die, wie ich schon zum Ausdrucke gebracht habe, acht Tage gedauert hat. Ein weiteres Erschwernis hat aber bei diesem Schiffe darin gelegen, dass an dieses Schiff sich in Sansibar, bezüglich einem Hafen von Deutsch-Ostafrika, sich andere Dampfer anschliessen für die Küstenfahrt an unserer eigenen deutschen Küste und nach dem Hafen Bombay in Indien, zwischen dem und unserer ostafrikanischen Küste ein sehr lebhafter Handel besteht. Alle diese Verbindungen sind in der schädlichsten Weise gestört worden, alle weiteren Anschlüsse sind verfehlt worden, das Gleiche hat noch stattgefunden und wird stattfinden für die Anschlüsse, die von Beira aus, einem Hafen an der portugiesischen Küste vor Delagoa-Bai, auch wieder durch Küstendampfer der Ostafrikalinie nach den anderen Plätzen jener Küste geschafft werden. Aber am rücksichtslosesten ist man vorgegangen gegen den Dampfer „Bundesrath", dieser hat nach Ausweis der Schiffspapiere, die mir vorgelegen haben, unter einer Gesamtladung von 2000 Kubikmeter nur 280 Kubikmeter für Delagoa-Bai an Bord; wieviel Ladung

an der Küste auf dem Wege nach Delagoa-Bai noch hinzugekommen ist, ist hier nicht bekannt. Aber diese 280 Tonnen Ladung, die von Europa hingekommen waren, hätten mit Leichtigkeit durch die Rhederei selbst in ein oder zwei Tagen entladen werden können. Statt dessen haben die englischen Behörden es für gut befunden, das Schiff drei Wochen festzuhalten, eine Rücksichtslosigkeit, wie man sie sich stärker nicht denken kann. Meine Herren, nicht nur der Zeitverlust, der dem Schiff entstanden ist, ist störend, die Rückladung ist verloren gegangen, die Rückpassagiere sind verloren gegangen, und vor allen Dingen, es ist nicht möglich, das Schiff wieder regelmässig in der Linie herausgehen zu lassen. All das musste den englischen Behörden wohlbekannt sein, denn sie sind wohlerfahren in derartigen Schiffsdingen.

Was nun die völkerrechtliche oder seerechtliche Seite der Frage betrifft, so meine ich, dass es im Interesse aller seefahrenden Nationen liegen muss, Klarheit auf diesem Gebiet zu schaffen. Leider ist das Seerecht ein etwas flüssiges Recht; aber es bestehen doch gewisse minimale Rechte, die von jeher anerkannt worden sind. Es wäre aber dringend wünschenswert, dass von neuem der Versuch gemacht würde, diese Regeln in festere Formen zu giessen. Meine Herren, es besteht, wie ich schon vorhin gesagt habe, neben den völkerrechtlichen Lücken auch eine grosse Lücke in Bezug auf die Postbeförderung. Ich habe, was ich darüber zu sagen hatte, bereits an anderer Stelle gesagt; ich meine, dass ich weiterhin bei einer Besprechung diejenigen Fragen, die bei der heutigen Tagesliteratur am meisten besprochen sind, ausscheiden kann. Das sind die Fragen über Beschlagnahme und Festhaltung von Personen und die Frage, was Kontrebande ist. Diese Fragen kann ich ausscheiden, wenn ich kurz sein will, um uns nicht unnütz aufzuhalten. Diese Fragen sind durch die Thatsachen nicht gestellt, und wir können daher auf deren Erörterung hier verzichten. Was allein wichtig für uns ist, das ist die Frage zu untersuchen, wie weit das Recht der Visitation auf hoher See geht, wie

weit das Recht der Beschlagnahme geht und wie weit das Recht der Festhaltung der Schiffe geht.

Meine Herren, da liegt es am nächsten, bei der Flüssigkeit des Seerechts nicht zurückzugreifen auf Erörterungen von Kongressen und Büchern von Gelehrten, sondern lediglich zurückzugreifen auf die praktischen Aeusserungen des Seerechts, wie wir sie in letzter Zeit gesehen haben. Und da ist einer der eklatantesten Fälle die Aeusserung, die die spanische Regierung gemacht hat beim Ausbruch des Krieges zwischen den Vereinigten Staaten und dem Königreich Spanien. Die spanische Regierung hat damals einen klaren Erlass veröffentlicht, wonach alle, die daran beteiligt waren, genau wussten, woran sie sich zu halten hatten, während wir uns heute zu beschweren haben, dass England uns vollständig im Unklaren darüber gelassen hat, was es eigentlich thun will.

In den spanischen Verordnungen war zuerst der Grundsatz aufgestellt, dass eine Visitation nicht in neutralen Gewässern ausgeübt werden darf. Auch diesen Fall können wir wahrscheinlich von der Erörterung ausscheiden, weil nach den Nachrichten, die mir zugegangen sind, es nicht wahrscheinlich ist, dass das Schiff „Bundesrat" in neutralen Gewässern der Küste der portugiesischen Kolonie genommen ist, sondern auf offener See.

Dann war ein weiterer Satz, dass eine Prüfung der Beschaffenheit der Ladung, die auch stets nur durch Prüfung der Dokumente, nicht durch Oeffnung der Lagerräume und der Behältnisse für Waren bestehen darf, nur statthaft ist, wenn das Schiff nach einem gegnerischen Hafen bestimmt ist, es sei denn, dass Umstände den Verdacht rechtfertigen, dass das Schiff in Wirklichkeit nach einem feindlichen Hafen bestimmt ist und die Angabe des neutralen Bestimmungshafens in den Schiffspapieren nur fingiert ist.

Meine Herren, die Papiere sämtlicher Schiffe sind in bester Ordnung gewesen und die nachherige Untersuchung hat am besten bewiesen, dass die Rhederei durchaus korrekte Papiere an Bord gehabt hat.

Gegen die Vorschrift über die Zulässigkeit der Prüfung von der Beschaffenheit der Ladung — wie es heisst —, die auch stets nur durch Prüfung der Dokumente, nicht durch Oeffnung der Laderäume und der Behältnisse der Waren geschehen darf, haben die englischen Organe gröblich verstossen; sie hatten keinen gerechten Grund, anzunehmen, dass die Schiffsdokumente gefälscht waren. Trotzdem haben sie das Schiff nicht nur untersucht — nein, sie haben es festgehalten, und sie haben es in einen ihrer Häfen zur Durchsuchung geführt.

Es heisst dann weiter — ich überschlage anderes, das uns nichts angeht —: Eine weitere Festhaltung des Schiffs und eine Ueberführung nach einem Hafen der Macht, der das visitierende Schiff angehört, ist nur zulässig, wenn das Schiff keine ordnungsmässigen Papiere hat und die wesentlichen Thatsachen nicht sofort anderweitig festzustellen sind.

Sie sehen nach dem, was ich eben gesagt habe: die Engländer haben gröblich gegen das verstossen, was die Spanier in Kodifizierung des nach allgemeiner Annahme feststehenden Rechts hier ausgesprochen haben. Nun würde dieses ja allein meines Erachtens für England noch nicht bindend sein: aber ich meine, die Engländer müssten doch als bindend anerkennen, was sie selbst als Instruktion für ihre Seeoffiziere gedruckt haben. Das ist freilich zu einer Zeit geschehen, wo die Verhältnisse wesentlich anders lagen. Das ist geschehen nach Abschluss des Secessionskrieges zu einer Zeit, wo die englische Marine reichlich viel Streitigkeiten mit den Behörden der Vereinigten Staaten hatte. Die Niederlegung dieser Bestimmung rührt aus dem Jahre 1864 her und ist nochmals kodifiziert unter Mitwirkung des höchsten juristischen Beamten der Admiralität, des Sir Trawers Twiss, im Jahre 1866. In diesem Schriftstück ist unter anderem angeführt — ich habe die Bestimmung nur englisch, ich will sie direkt aus einer deutschen Uebersetzung vorlesen, die von der „Vossischen Zeitung“ herrührt.

Der Bestimmungsort des Schiffes ist entscheidend für den Bestimmungsort der Waren. Ist daher der Bestimmungs-

ort des Schiffes feindlich, so ist auch der Bestimmungsort der an Bord befindlichen Waren als feindlich zu erachten, auch wenn aus den Schiffspapieren oder in sonst einer Weise erhellt, dass die Waren selbst über diesen Hafen hinaus nach einem entfernteren Hafen bestimmt sind. Dagegen ist der Bestimmungsort der an Bord befindlichen Waren als neutral zu betrachten, auch wenn aus den Schiffspapieren oder in sonst einer Weise erhellt, dass die Waren einen weiteren feindlichen Bestimmungsort haben, der durch Umfrachten, Ueberlandstransport oder in sonst einer Weise erreicht werden soll.

Ja, meine Herren, das sieht fast so aus, als ob das hier für den Hafen von Delagoabai geschrieben wäre, da genau präzisiert ist, dass die Neutralen ganz unbehelligt bleiben, nach den neutralen portugiesischen Hafen Waren zu schicken, auch selbst wenn sie weiter transportiert werden sollen nach dem feindlichen Lande.

Meine Herren, wenn die englische Regierung jetzt andere Auffassung hatte, dann hätte sie die Pflicht gehabt — und es wäre eine Pflicht internationaler Höflichkeit gewesen —, bekannt zu geben, welche Auffassung sie denn jetzt hat. Meine Herren, das kann die internationale Schiffahrt sich in der That nicht gefallen lassen, dass sie willkürlich behandelt wird. Und das, was hier geschehen ist, erscheint in der That als ein Akt der Willkür.

Meine Herren, ich betrachte als selbstverständlich, dass die englische Regierung verpflichtet ist, nachdem nunmehr die Irrigkeit ihrer Unternehmungen vollständig nachgewiesen ist, volle Entschädigung des direkten wie indirekten Schadens zu leisten. Aber damit, meine Herren, ist auch noch lange nicht Genüge geschehen. Was unserer Flagge, was unserer nationalen Ehre damit angethan ist, fordert nach den Regeln der internationalen Höflichkeit eine volle Genugthuung, und diese müssen wir verlangen.

Meine Herren, und weiter noch müssen wir verlangen, dass nunmehr Klarheit geschaffen wird, was weiter geschehen soll. Wir müssen Sicherheit haben für die Zukunft. Das können wir im Namen unserer Schiffahrt verlangen, und das

müssen wir verlangen auch im Namen der gesamten internationalen Schiffahrt. Wir stellen dies Verlangen für alle seefahrenden Nationen.

Meine Herren, wenn das geschehen sein wird, wenn die Engländer klar ausgesprochen haben werden für die ganze seefahrende Welt, was sie jetzt als Recht betrachten, dann wird sich finden, was die anderen Nationen dazu sagen werden. Dann werden nicht nur wir uns dazu äussern, dann werden alle Nationen sich dazu äussern, — das unterliegt gar keinem Zweifel.

Nun, meine Herren, ich habe es auch für meine Aufgabe erachtet, zu untersuchen, was die psychologische Erklärung für die Vorgänge gewesen sein könnte, die wir hier leider erlebt haben. Und da muss ich mir sagen, es ist menschlich erklärlich, dass sich der Organe der englischen Regierung, namentlich in jenen Kolonien, wo sie so zahlreiche Misserfolge gehabt haben, ein grosser Aerger bemächtigt hat; und wenn der Mensch ärgerlich ist, dann verliert er seine Ruhe, verliert seine kühle Ueberlegung, und dann thut er leichter als sonst Dinge, die sich nicht gehören. Meine Herren, eine weitere natürliche Konsequenz militärischer Misserfolge ist überall in der Welt von jeher gewesen, dass sich dann Spionriecherei einstellt. Das scheint hier auch der Fall gewesen zu sein: und in der falschen Spionriecherei, in den falschen Berichten, die die Spione den Engländern gebracht haben werden, liegt vielleicht auch ein Grund zu den Beschlagnahmungen der Schiffe.

Ich hätte geglaubt, es wäre richtiger gewesen und hätte dem sonst kühlen Temperament der Engländer mehr entsprochen, wenn sie, anstatt auf derartige Klatschspionnachrichten zu hören, sich vorher besser darüber unterrichtet hätten, wie ihre Feinde, die sie mit Krieg überziehen wollten, gerüstet waren. Nach dieser Richtung hin scheinen sie sehr schlecht unterrichtet gewesen zu sein. Sie sind heute entrüstet darüber, dass deutsche Schiffe Waffen den Buren zugeführt haben, und sie sind noch bange, dass dies weiter geschehen könnte. Wenn die englische Regierung wohl be-

dient gewesen wäre von ihren Spionen, hätte sie wissen müssen, dass die Buren mit Waffen und Munition so reichlich versehen sind, dass sie keine Ursache haben, in erheblichem Masse neue Zufuhren nötig zu haben. Meine Herren, es ist mir versichert worden, von Leuten, von denen ich annehmen kann, dass sie es wissen müssen, dass die burischen Regierungen heute viel mehr Patronen für Gewehre haben, als im ganzen deutsch-französischen Kriege verschossen worden sind, also mit der Sperre der Häfen wird das Abschiessen der englischen Soldaten nicht aufhören: denn die burische Armee ist leider — „leider" im Interesse der Engländer — eine solche Scharfschützenarmee, dass sie mit der Munition erheblich sparsamer umgeht als die deutschen Soldaten. Also nach dieser Richtung hin konnten die Engländer mit der Beschlagnahme der deutschen Schiffe nichts ausrichten. Weiterhin habe ich den Eindruck gewonnen aus den langhingezogenen Verhandlungen mit der englischen Regierung in London, dass der Central-Regierung in London die Zügel etwas abhanden gekommen sind über ihre Marine und über ihre Kolonialbehörden: denn sonst könnte ich nicht begreifen, warum die englische Central-Regierung in einem klaren Falle, wie es diese drei Schiffsbeschlagnahmen waren, nicht schleunigst eingeschritten ist und nicht schleunigst die Schiffe wieder freigegeben hat. Sie hätte sich erhebliche Kosten sparen können, und sie hat durch die Verzögerung für sich gar keinen Vorteil erreicht. Da bleibt nichts anderes übrig, als anzunehmen, dass die englische Regierung wiederum fälschlichen Nachrichten zugängig gewesen ist, Nachrichten von der deutschen Linie feindlichen Geschäftsleuten, die ihrerseits geglaubt haben, ein gutes Geschäft machen zu können, wenn das Geschäft der deutschen Linie gestört würde, und das würde von neuem eine recht blamable Thatsache für die englische Regierung sein, wenn das so wäre, wie ich das zu vermuthen einige Ursache habe. Meine Herren, dass da ein grosser Aerger besteht in den schiffahrttreibenden Kreisen der Engländer am Kap, das geht mir aus einer Notiz aus einer englischen Kolonial-

zeitung hervor, die die „Hamburger Nachrichten“ in der gestrigen Morgennummer gebracht haben. Dieser in etwas seltsamem Geschäftsenglisch geschriebene Brief lautet in deutscher Uebersetzung: Herr Rennie hat, wie andere englische Schiffseigentümer, reichliche Scherere mit der Regierung wegen der Schiffung von Ladung für die Delagoabai. Er sagt, das zu thun ist entweder recht oder unrecht. Wenn es unrecht ist, dann will ich es nicht thun; wenn es aber recht ist, dann kann er nicht einsehen, warum die Ladung, die sonst englische Schiffe gefahren hätten, auf deutsche übergehe. Die Güter kommen nach der Delagoabai trotz allem, was die Regierung thut.

Erst der Ausdruck des Neides, dann der Ausdruck der Resignation, das etwas geschehen ist und geschieht, wo nichts einzuwenden ist.

Meine Herren, die Rüstungen der Buren, von denen ich eben gesprochen habe, sind in hohem Grade bewunderungswürdig und vor allen Dingen halte ich mich aber auch verpflichtet, hier an dieser Stelle auszusprechen, was die Freunde des Präsidenten Krüger der transvaalischen Republik über diesen denken. Meine Herren, dieser grosse und energische Mann ist schweren Verleumdungen ausgesetzt gewesen. Man hat ihn der Korruption bezichtigt, man hat ihm nachgesagt, er hätte sich bestechen lassen, und das ist in so glaubwürdiger Weise in früherer Zeit auch an meine Ohren gekommen, dass auch ich mich nicht habe verschliessen können, dass dem so sein müsse, wenn es so überzeugend versichert wurde. Wenn jetzt einige meiner Freunde und vielleicht nicht mal mit Unrecht — ich hoffe sogar, mit Recht — annehmen, dass dieser Mann alle diese schweren Verleumdungen auf sich genommen hat und all das Geld, was man ihm als Bestechung angerechnet hat, mitbenutzt hat, um die Rüstungen für seinen Staat zu bezahlen, so ist Herr Krüger noch viel grösser, als man seither annahm.

Meine Herren, wir wollen annehmen, dass dem so ist. Dass wir Deutschen als Einzel-Individuen von Anfang an Partei ergriffen, d. h. unsere Sympathie dem Schwachen, dem

Kleinen bezeugt haben, das ist natürlich und von allen Rednern bei der Etatsdebatte ist das hier schon zum Ausdruck gebracht worden. Der Herr Abgeordnete Richter hat sogar in weitestem Masse gesagt, er nähme an, dass die Gebildeten der ganzen Welt so dächten.

Mein Freund, Herr Dr. Sattler, hat damals allerdings gesagt: Bei der Politik darf man sich nicht von Gefühlen leiten lassen, bei der Politik hat lediglich der nüchterne Verstand zu reden, und darum haben wir strikteste, strengste Neutralität geübt, und diese Neutralität ist sogar soweit gegangen, dass nach Zeitungsnachrichten in der jüngsten Zeit deutschen Waffenfabriken ein Verbot zugegangen sein soll, noch Waffen auszuführen. Wenn das in diesem Fall gerade den Engländern unbequem ist, so ist das nur eine nebensächliche Nebenwirkung; die Hauptsache ist, dass wir konstatieren, dass die deutsche Regierung und auch die deutsche Schifffahrt, die deutsche Ostafrikalinie die allerstrikteste Neutralität eingehalten haben vom Augenblick an, wo der Krieg ausgebrochen war.

Und, meine Herren, gegenüber der Thatsache, dass wir in der Weise Neutralität geübt haben, können wir mit Fug und Recht verlangen, dass auch uns gegenüber Loyalität geübt wird seitens der Engländer. Ich habe das feste Gefühl, dass, wenn auch Organe der englischen Regierung es an Loyalität haben mangeln lassen, die grosse Zahl der englischen Nation anders denkt. Meine Herren, lassen wir den Nationalitätenhass aus dem Spiele! Die Engländer sind als Menschen ehrenwerte Leute, die sehr streng auf Ehre halten, und ich habe keinerlei Ursache, die Engländer als Menschen anzugreifen. Aber die Organe der englischen Regierung, die so schwer gefehlt haben, greife ich an und verlange Genugthuung. Meine Herren, die Regierung muss — davon bin ich fest überzeugt, und ich bin auch sicher, ich finde damit im ganzen deutschen Lande Widerhall — für jede Unbill, die Deutschen geschieht, Genugthuung verlangen: sie muss Sühne fordern auch an dieser Stelle. Ich bin fest überzeugt, dass die ganze Nation hinter ihr steht, und sollte es wirklich

einige Querköpfe geben, die anders denken, — meine Herren, sie machen keinen Eindruck gegenüber dem grossen Haufen und sie können keinen Eindruck machen dem Auslande. Hier ist mal eine Gelegenheit, die nicht häufig bei uns hier vorkommt, wo wir alle einig sind und das wünsche ich zu konstatieren.

Meine Herren, zum Schlusse lassen Sie mich noch einige kurze persönliche Reminiszenzen anknüpfen, nicht an diese Thatsache, sondern an das, was unter ähnlichen verwandten Umständen in England vorgekommen ist. Meine Herren, ich bin zur Zeit des amerikanischen Sezessionskrieges in England selbst anwesend gewesen: ich selbst habe die Stimmungen miterlebt. Was man uns in England zum Vorwurf macht, unsere Sympathien gegenüber dem Schwachen, in noch viel höherem Masse haben die Engländer die Sympathien gehabt für die Sklavenhalterpartei gegenüber den Nordstaaten. Und, meine Herren, diese Sympathien wurden nicht gezügelt, wie bei uns durch strenge Neutralität, sondern sie arteten aus in strikte Parteinahme. Die Engländer haben damals voll geduldet, dass Kaperschiffe auf englischen Werften ausgerüstet würden, um die nordamerikanische Handelsflotte zu zerstören. Ich erinnere nur an einen Namen, der allen bekannt sein wird, die „Alabama", die hunderte von Schiffen zerstört hat, bis sie ihrerseits von der amerikanischen Marine zerstört wurde. Meine Herren, und Blokadebruch wurde offen vollführt. Ich habe es tagtäglich miterlebt, offen wurde darüber gesprochen, wie die Schiffe hinausgingen direkt nach den Küsten der konföderierten Staaten; aber nebenher wurde auch noch ein schwungvoller Handel betrieben mit Waffen und allem Möglichen nach den benachbarten mexikanischen Häfen. Ich will nur an einen Hafen erinnern, der den Herren allen erinnerlich sein wird aus dieser Zeit, den Hafen von „Matamoras", der damals vielen Anlass zu Reklamationen gegeben hat. Meine Herren, bei jener Gelegenheit haben die Engländer ihre Rechte, als Neutrale Handel treiben zu können, in der schärfsten Weise präzisiert. Aus jener Zeit stammt das Handbuch für die

englische Marine, aus dem ich Ihnen eben einige Abschnitte vorgelesen habe. Heute liegen die Verhältnisse etwas anders; aber damals, als es in ihrem Vorteil lag, das Seerecht so auszulegen, haben sie es gethan in der Weise, wie es heute noch als Vorschrift für die englische Marine gültig ist.

Meine Herren, aus diesen Vorschriften kann ich noch eins nachholen, dass ausdrücklich die englische Regierung die Seeoffiziere, die sich schuldig machen, gegen die Bestimmungen dieses Handbuchs zu verstossen, für schuldig erklärt, den Schaden zu ersetzen. Meine Herren, das nur als Anerkenntnis dafür, dass sie auch den Schadensersatz in ihrer Weise anerkennen. Uns geht aber die Schadensersatzpflicht der englischen Offiziere nichts an; wir werden den Schadensersatz von der englischen Regierung verlangen.

Meine Herren, nun noch ein kurzes Wort, das für die Herren Engländer bestimmt ist. Die Engländer haben damals, als sie sich gegen die Nordstaaten meines Erachtens so schwer vergingen, durch mangelnde Neutralität die Abneigung der nordamerikanischen Union für mehrere Jahrzehnte sich zugezogen. Ich will ihnen hier nur zum Schluss zurufen: Mögen sie sich hüten, dass sie sich nicht auch den Hass aller Nationen, die von ihnen jetzt getroffen werden, sich für die Zukunft zuziehen werden!

Präsident: Das Wort zur Beantwortung der Interpellation hat der Herr Bevollmächtigte zum Bundesrat, Staatssekretär des Auswärtigen Amtes, Staatsminister Graf von Bülow.

Graf von Bülow, Staatsminister u. s. w. Meine Herren, der Herr Antragsteller hat im Eingang seiner Begründung mit Recht die tiefgehende Verstimmung hervorgehoben, welche die Beschlagnahme deutscher Dampfer durch englische Kriegsschiffe in ganz Deutschland hervorgerufen hat. Schon im Hinblick auf die berechtigte Erregung der deutschen öffentlichen Meinung habe ich mich gerne bereit erklärt, die soeben begründete Interpellation zu beantworten. Auf der anderen Seite werden Sie es verstehen, wenn ich mit Rücksicht auf die Tragweite und den

grossen Ernst dieser Angelegenheit wie mit Rücksicht auf den Ernst der gesamten politischen Lage mich in meinen Ausführungen auf das Sachliche und auf das Notwendige beschränke.

Der Sachverhalt ist in allen thatsächlichen Punkten von dem Herrn Interpellanten in so zutreffender Weise wiedergegeben worden, dass ich seinen Darlegungen kaum etwas hinzuzufügen habe.

Bevor ich mich zu unserer Haltung gegenüber diesen Vorgängen wende, möchte ich über die völkerrechtliche Seite dieser Angelegenheit folgendes sagen: Ich bin mit grossem Interesse den sachkundigen Auseinandersetzungen des Herrn Interpellanten gefolgt. Der Herr Antragsteller hat aber selbst betont, dass es feststehende und für alle Seemächte bindende Rechtssätze über die Befugnisse der Neutralen. Handel zu treiben nach einem kriegführenden Lande, und über die Befugnisse der Kriegführenden gegenüber diesem neutralen Handel noch nicht giebt. Es ist ja wiederholt vorgeschlagen worden, auf dem Wege internationaler Vereinbarung die strittigen Punkte des internationalen Seekriegsrechts zu regeln. Bis jetzt ist diese Regelung aber immer noch gescheitert an den Schwierigkeiten, die sich aus den divergierenden Ansichten der verschiedenen Mächte ergeben. Noch auf der Haager Friedenskonferenz ist der Versuch gemacht worden, diese Frage in den Bereich der Beratung zu ziehen. Das Ergebnis war aber schliesslich doch nur, dass die Haager Konferenz den Wunsch ausdrückte, es möchte auf dem Wege weiterer internationaler Konferenzen versucht werden, einerseits die Rechte und Pflichten der Neutralen, andererseits die Frage des Privateigentums zur See zu regeln. Das Deutsche Reich würde seine Zustimmung und Unterstützung nicht versagen, wenn unter Mitwirkung anderer Mächte sich die Aussicht böte, auf dem Wege internationaler Vereinbarung einer internationalen Regelung der strittigen Punkte des Seerechts nähertreten zu können, als dies bisher der Fall ist.

Vorläufig aber, meine Herren, hat der Herr Antragsteller nur zu Recht, wenn er soeben sagte, dass das Seerecht noch sehr flüssig sei. Das Seerecht ist noch sehr dehnbar und das Seerecht ist noch sehr lückenhaft. Das Seerecht besitzt noch zahlreiche Lücken, welche, wie die Verhältnisse heute liegen, in kritischen Augenblicken nur zu oft durch Seemacht ausgefüllt zu werden pflegen. Mit einem Wort, auf dem Gebiete des Seerechts ist der Machtstandpunkt noch lange nicht überwunden worden durch den Rechtsstand.

Als praktisch giltiges Recht, dessen Bruch nach unserer Auffassung eine Verletzung völkerrechtlicher Verträge und völkerrechtlicher Gebräuche darstellen würde, möchte ich im Einvernehmen mit den anderen diesseits beteiligten Ressorts die nachstehenden Sätze aufstellen:

1. Neutrale Handelsschiffe auf hoher See oder in den Territorialgewässern der Kriegführenden unterliegen — von dem in den vorliegenden Fällen nicht in Betracht kommenden Convoirecht abgesehen — dem Visitationsrecht der Kriegschiffe der kriegführenden Teile. Das gilt zweifellos für die vom Kriegsschauplatz nicht zu weit entfernten Gewässer. Für Postdampfer bestehen zur Zeit noch keine besonderen Vereinbarungen.

2. Das Visitationsrecht ist möglichst schonend und ohne unnötige Beeinträchtigung auszuüben.

3. Das Verfahren bei der Visitation zerfällt je nach den Umständen des einzelnen Falls in zwei oder drei Akte. Anhalten des Schiffes. Prüfung der Papiere. Durchsuchung des Schiffes. Die beiden ersteren Handlungen können jederzeit ohne weiteres vorgenommen werden. Besteht demnach ein Verdacht, so ist die Durchsuchung des Schiffes zulässig. Hat sich bei der Anhaltung das neutrale Schiff widersetzt, oder ergibt die Prüfung der Papiere Unregelmässigkeiten, oder stellt sich das Vorhandensein von Kontrebande heraus, so kann das Schiff des Kriegführenden das neutrale Schiff aufbringen, damit die Sache vom zuständigen Prisengericht geprüft und entschieden werde.

4. Begriffsmässig werden unter Kontrebande nur für den Krieg geeignete und zugleich für eine der Kriegsparteien bestimmte Waren oder Personen zu verstehen seien. Welche Arten von Waren hiernach unter dem Begriff fallen können, ist streitig und wird, abgesehen etwa von Kriegswaffen und Kriegsmunition sich in der Regel nur unter Berücksichtigung aller Umstände des einzelnen Falls entscheiden lassen, es sei denn, dass die kriegführende Macht ausdrücklich die Gegenstände, die sie als Kontrebande zu behandeln beabsichtigt, den neutralen in giltiger Form bekannt gegeben und von diesen keinen Widerspruch erfahren hat.

5. Die vorgefundene Kontrebande unterliegt der Wegnahme; ob mit oder ohne Wertersatz hängt von der Lage des einzelnen Falles ab.

6. War die Aufbringung nicht gerechtfertigt, so ist der kiegführende Staat zur unverzüglichen Freigabe von Schiff und Ladung und zu vollständiger Schadensersatzleistung verpflichtet. Hiernach liesse sich gegen die auf hoher See bezw. Aden erfolgten Anhaltung der drei Dampfer der deutschen Ostafrika-Linie und gegen die Prüfung ihrer Papiere ein Einwand aus der jetzigen Lage des praktischen Völkerrechts nicht begründen. Dagegen lässt dasselbe die thatsächlich ohne ausreichend begründeten Verdacht stattgehabten Verbringung des „Bundesraths“ und des „Herzog“ nach Durban und das Entlöschen der Ladung des „Bundesraths“ und des „General“ als nicht gerechtfertigt erscheinen.

Wie ich bei dieser Gelegenheit noch erwähnen möchte, waren wir anfangs bestrebt, die englische Regierung zu veranlassen, in der Behandlung der nach der Delagoabai bestimmten neutralen Schiffe denjenigen völkerrechtlichen Theorien beizutreten, welche dem Handel der Neutralen während des gegenwärtigen Krieges die grösste Sicherheit gewährleistet. Diese Theorie, die in dem Satze gipfelt, dass für die mit einem neutralen Schiffe verfrachteten und von einem neutralen Hafen nach einem neutralen Hafen konsignierten Waren der Begriff der Kriegskontrebande überhaupt

nicht Platz greifen könne, wurde von der englischen Regierung beanstandet.

Wir haben uns die Erörterung darüber für die Zukunft offen gehalten, einesteils weil es uns darauf ankommen musste, möglichst schnell zu einer praktischen Lösung der vorliegenden Differenzpunkte zu gelangen, und sodann, weil thatsächlich der aufgestellte Satz in Theorie und Praxis bisher noch nicht allgemeine Anerkennung gefunden hat.

Den Standpunkt, meine Herren, den wir auf Grund dieser generellen Rechtsauffassung, von der wir annehmen, dass sie sich deckt mit der allgemeinen Auffassung der civilisierten Welt, gegenüber der Beschlagnahme unserer Schiffe eingenommen haben, — diesen Standpunkt möchte ich dahin zusammenfassen: Wir erkennen die Rechte an, welche das Völkerrecht den kriegführenden Parteien gegenüber dem neutralen Schiff, dem neutralen Handel, dem neutralen Verkehr wirklich einräumt. Wir verkennen nicht die Pflichten, welche der Kriegszustand dem neutralen Rheder, dem neutralen Kaufmann, dem neutralen Schiff auferlegt. Aber wir verlangen, dass die Kriegführenden ihre Befugnisse nicht über die Grenzen der absoluten Kriegsnotwendigkeit ausdehnen. Wir verlangen, dass die kriegführenden Parteien die unveräusserlichen Rechte des legitimen Handels der Neutralen achten. Und wir fordern vor allem, dass die kriegführenden Parteien ihr Recht der Untersuchung und der eventuellen Beschlagnahme des neutralen Schiffes und der neutralen Ware in einer Weise ausüben, welche den Notwendigkeiten der Aufrechterhaltung des neutralen Handels und normaler Beziehungen zwischen befreundeten und gesitteten Völkern entspricht.

Von dieser Auffassung ausgehend, haben wir in London sofort ernste Verwahrung eingelegt gegen das Vorgehen der englischen Seebehörden.

Wir verlangten in erster Linie die unverzügliche Freigabe der Reichspostdampfer „Bundesrath", „General" und „Herzog". Die Postdampfer „General" und „Herzog" sind auf

unsere Vorstellung hin alsbald freigegeben worden; die Freigabe des „Bundesraths“ ist gestern erfolgt.

Zweitens forderten wir Schadenersatz für die ungerechtfertigt erfolgte Festnahme unserer Schiffe und die dadurch den beteiligten Reichsangehörigen entstandenen Verluste. Die Schadenersatzpflicht ist von England im Prinzip anerkannt worden.

Die britische Regierung hat sich bereit erklärt, jede legitime Genugthuung zu geben.

Drittens wiesen wir auf das Bedürfnis hin, an die englischen Schiffskommandanten die Weisung zu erlassen, alle deutschen Handelsschiffe ausserhalb der Nähe des Kriegsschauplatzes, jedenfalls aber von Aden ab nordwärts, nicht zu behelligen. Die englische Regierung hat daraufhin Instruktionen erlassen, denen zufolge die Anhaltung und Durchsuchung von Schiffen in Zukunft weder in Aden noch in gleicher oder weiterer Entfernung vom Kriegsschauplatze stattfinden darf.

Viertens: Wir haben es als in hohem Grade wünschenswert bezeichnet, dass die englische Regierung die englischen Schiffskommandanten anweise, Dampfer, welche mit der Deutschen Postflagge fahren, nicht anzuhalten. Die englische Regierung hat hierauf Instruktionen erlassen, denen zufolge deutsche Postdampfer nicht auf blossen Verdacht hin angehalten und durchsucht werden sollen. Diese Instruktion verbleibt in Kraft, bis etwa zwischen beiden Regierungen ein anderes spezielles Arrangement getroffen wird.

Fünftens haben wir in London die Unterwerfung aller nicht anderweitig erledigten strittigen Fragen unter ein schleunig einzuberufendes Schiedsgericht vorgeschlagen. Die englische Regierung hat die Hoffnung ausgesprochen, dass es der Einsetzung eines Schiedsgerichts nicht bedürfen würde, sich aber gegebenenfalls mit der Einsetzung eines solchen für die Bemessung von Schadensersatzansprüchen einverstanden erklärt.

Endlich hat die englische Regierung ihrem Bedauern über das Vorgefallene Ausdruck gegeben.

Wir geben uns der Erwartung hin, dass sich derartige bedauerliche Zwischenfälle nicht wiederholen werden. Wir hoffen, dass die englischen Seebehörden nicht wieder ohne ausreichenden Grund in übereilter und unfreundlicher Weise gegen unsere Schiffe vorgehen werden. Schon die Reelität und Loyalität der Deutschen Rhedereien, welche sich auch bei diesem Anlasse wieder bei der Deutschen Ostafrikalinie bewährt hat, sollte das hindern und die Rücksicht, welche man sich unter befreundeten Staaten schuldet, sollte es erst recht verhindern. Gerade weil wir aufrichtig bestrebt sind, gute und freundliche Beziehungen zwischen England und Deutschland aufrecht zu erhalten, wünschen wir, dass nicht Vorkommnisse eintreten, welche in hohem Masse geeignet sind, die Aufrechthaltung solcher Beziehungen zu erschweren, die nur möglich ist auf der Basis voller Parität und gegenseitiger Rücksichtnahme.

Das Deutsche Reich, welches seit 30 Jahren, seit seinem Bestehen, so oft bewiesen hat, wie fern ihm agressive Tendenzen liegen, hat ein Anrecht darauf, von allen anderen Staaten in der rücksichtsvollsten Weise behandelt zu werden.

Die dankenswerte Thatsache, dass die heutige Interpellation unterstützt worden ist von der sehr grossen Mehrheit dieses Hauses, beweist aufs neue, dass, wo es sich um die Wahrung des Rechtsstandpunktes und um die Wahrung nationaler Rechtstitel handelt, zwischen diesem hohen Hause und den verbündeten Regierungen jene Uebereinstimmung besteht, welche eine sichere Stütze unserer auswärtigen Politik ist.

Präsident: Zur weiteren Beantwortung der Interpellation hat das Wort der Herr Bevollmächtigte zum Bundesrat, Staatssekretär des Reichspostamtes, Wirkliche Geheime Rat, Generalleutnant von Podbielski.

v. Podbielski Generalleutnant usw.: Betreffs der Postbeförderung möchte ich auf die Anfrage folgende Auskunft geben:

Bereits unter dem 16. Oktober teilte das englische Generalpostamt mit, dass die Postverbindung zwischen Kap-

stadt und Pretoria eingestellt sei. Infolgedessen wurden von mir unter dem 18. Oktober unsere Bahnposten angewiesen, keinerlei Beförderung von Posten über Southhampton und Capstadt nach Transvaal auszuführen, vielmehr die gesamten Posten für Transvaal und Orange-Freistaat mit unserer Deutschen Ost-Afrika-Linie und mit den französischen Messageries maritimes nach Delagoa Bai zu befördern. Unter dem 25. Oktober fragte das Generalpostamt in London an, ob die Deutsche Reichspostverwaltung ihre Zustimmung erteile, dass dem Wunsche des Deutschen Generalkonsuls in Capstadt entsprechend, die dort für Transvaal eingegangenen Posten eröffnet werden dürften, um diejenigen Briefschaften für Flüchtlinge aus Transvaal, die sich zur Zeit in Capstadt aufhielten, diesen zuzuführen. Die Deutsche Reichspostverwaltung hat zur Oeffnung dieser Säcke ihre Genehmigung erteilt und gleichzeitig die Ermächtigung auf diejenigen Briefschaften ausgedehnt, die seitens des auswärtigen Amtes für die Deutschen Consulate in Transvaal bestimmt sind. Um Rücksendung der übrigen Post für die Burenstaaten wurde gebeten.

Wir haben von dieser Post leider nur die eine Nachricht noch erhalten, dass sie am 3. Januar von Capstadt zurückbefördert worden ist. Es wird noch aufzuklären sein, welche Gründe vorgelegen haben, dass diese Post — sie ist, glaube ich, am 23. September von Southhampton abgegangen — so lange in Capstadt gelegen hat.

Immerhin ist ein Zeitraum von zwei Monaten vergangen, ehe die englische Postverwaltung diese Postsäcke zurückgegeben hat. Von Capstadt musste die Post aus Deutschland zurückgeschickt werden, die am 19. und 26. Oktober sowie am 2. November dort fällig war.

Die Post, die sich an Bord des in Aden befindlichen Dampfers „General“ befand, ist nach einer Meldung vollständig unberührt geblieben. Die Post vom Dampfer „Bundesrath“ ist, wie den Herren wohl aus der Zeitung bekannt ist, durch das deutsche Kriegsschiff „Condor“ von Durban nach Delagoabai gebracht worden.

Meine Herren! Nach den Vereinbarungen des Weltpostvereins ist der Transit frei und irgend eine Beschlagnahme deutscher Briefsendungen dürfte daher unzulässig sein, weil der Begriff der Kriegskontrebande auf diese unzweifelhaft nicht anwendbar ist.

Weiteres ist nicht vorgekommen, aber ich möchte doch immerhin erklären, dass die eigenmächtige Oeffnung deutscher Briefbeutel und der in diesen enthaltenen Briefe von fremder Seite entschieden nicht mit der getroffenen Vereinbarung des Weltpostvereins übereinstimmen würde. Zu Beschwerden, wie sie von verschiedenen Seiten an das Reichspostamt gelangt sind, dass die Posten nicht richtig befördert sind, wird, wie wir hoffen dürfen, Anlass nicht wieder vorkommen. Unzweifelhaft hat auch der deutsche Handel darunter gelitten, dass die Ankunft der Briefe durch die Beschlagnahme der Dampfer sehr verzögert ist und es ist zu hoffen, dass in Zukunft auch in diesem Gebiete Abhilfe erfolgt.

Anhang II:

Auszug aus der „Correspondence respecting the action of Her Majesty's Naval authorities with regard to certain foreign vessels."

London. March 1900.

No. 1.

Admiralty to Foreign Office. (received December 16th)

Admiralty Dec. 16th 1899.

Sir,

I am commanded by my Lords Commissioners of the Admiralty to request you will inform the Secretary of State that a telegram has been received from the Commander-in-chief on the Mediterranean Station: —

„German steam-ship „Herzog" with a considerable number of male passengers, many in khaki, apparently soldiers, left the Canal for South Africa at 5 P. M. on 12th December. No troops were declared."

A similar communication has been addressed to the Colonial Office and War Office.

I am etc.

(signed) C. F. Thomas, pro Secretary.

No. 2.

Admiralty to Foreign Office. (received Dec. 16th)

Sir,

With reference to Admiralty letter of this day's date relative to the passengers on board the steam-ship „Herzog" who are supposed to be soldiers for the Transvaal, I am commanded by my Lords Commissioners of the Admiralty to request you will write the Marquess of Salisbury that a telegram has been received from the commander-in-chief at the Cape of Good Hope dated the 14th. December. in the following terms: —

„I have received information that a number of passengers dressed in khaki, have left the Suez Canal on the German steamship „Herzog". Can my cruisers legally remove these men from the „Herzog"? No troops were declared. See my telegram of 5th. December."

I am etc.

signed: Evan Macgregor.

Inclosure in **No. 2.**

Rear-Admiral Sir R. Harris to Admiralty.

Simonstown Dec. 5th. 1899.

(Telegraphic.)

„Marathon" at Aden reports sailing of „Bundesrath" for Delagoa Bay. Ammunition suspected. but non ascertained. She carries twenty Dutch and Germans and two supposed Boers, three Germans and two Austrians, believed to be officers. all believed to be intending combatants, although shown as civilians, also twenty-four Portuguese soldiers.

Inclosure in **No. 3.**

Senior Naval Officer, Aden, to Admiralty.

Aden, December 21. 1899.

(Telegraphic.)

German steam-ship „Herzog“ conveying, probably for service in Transvaal, about forty Dutch and German medicinal and other officers and nurses, sailed for Delagoa Bay 18th. December.

Inclosure in **No. 4.**

Rear-Admiral Sir R. Harris to Admiralty.

Simonstown. Dec. 29. 1899.

German steam-ship „Bundesrath“ arrived at Durban today in charge of „Magicienne“ but no particulars of the capture have as yet reached me.

No. 5.

Sir F. Lascelles to the Marquess of Salisbury. (received Dec. 30.)

Berlin, Dec. 30. 1899.

(Telegraphic.)

I was sent for by Count Bülow this evening to speak about the seizure of the „Bundesrath“ the German mail-steamer which has been taken to Durban.

The Hamburg Company had given positive assurances that she carried no contraband and if this should be the case Count Bülow was desirous that she might be speedily released. Instructions had been given to Count Hatzfeldt to put the case before your Lordship.

No. 6.

The Marquess of Salisbury to Sir F. Lascelles.

Foreign Office. Dec. 30. 1899.

(Telegraphic.)

Her Majesty's ship „Magicienne“ is reported by Admiral at the Cape to have brought German steam-ship „Bundesrath“ into Durban.

We were aware that she was suspected to be carrying ammunition in her cargo, and that she had on board a number of passengers believed to be volunteers for service with the Boers, but we have no details nor information as to the ground for the seizure.

No. 8.

The Marquess of Salisbury to Sir F. Lascelles.

Foreign Office Dec. 31. 1899.

(Telegraphic.)

German embassy made a verbal communication to-day respecting the „Bundesrath" requesting that she should be released on the ground that she carries no contraband according to assurances of owners, and because her detention, owing to her being a mail-ship interfers with public and common interests, in addition to the loss suffered by the Company.

The Embassy was informed that further particulars would be given as soon as received, but that we have no information at present beyond that sent you, which has been communicated to Count Hatzfeldt.

Inclosure in **No. 9.**

Rear-Admiral Sir R. Harris to Admiralty.

Simonstown Dec. 31. 1899.

(Telegraphic.)

„Magicienne" reports „Bundesrath" changed cargo's position on being chased, which is suspicious.

Large amount of sugar consigned to unknown person Delagoa Bay, and railway sleepers and small trucks, consigned to Wilkin and Ackermann, Delagoa Bay, but labelled Johannesburg, revealed by partial search.

It is expected that search will reveal arms among baggage of Germens on board, who state openly they are going to the Transvaal.

Senior Officier, Darlcorn, reports he considers there is ample ground for discharging cargo and searching it.

Request authority of of Crown to put vessel into Prize Court at Durban; request also instructions as to German passengers.

Inclosure in **No. 11.**

Admiralty to Rear-Admiral Sir R. Harris.

Admiralty. January 1. 1900.

(Telegraphic.)

Neither the „Herzog“ nor other German mail-steamer should be arrested on suspicion only until it becomes obvious that the „Bundesrath“ is carrying contraband.

It is of the greatest importance that the „Bundesrath“ should be searched for contraband by competent authorities at once.

Acknowledge receipt of this telegram.

Inclosure in **No. 15.**

Senior Naval Officer, Aden, to Admiralty.

Aden, January 4. 1900.

(Telegraphic.)

Search is being carried out on the German East African Steamship „General“, which I have detained on strong suspicion.

No. 16.

Count Hatzfeldt to the Marquess of Salisbury.

(received January 4.)

(Translation.) German Embassy, London. Jan. 4. 1900.

My Lord,

With reference to the seizure of the German steamer „Bundesrath“ by an English ship of war, I have the honour to inform your Excellency, in accordance with instructions received, that the Imperial Government, after carefully examining the matter and considering the judicial

aspects of the case, are of opinion that proceedings before a Prize Court are not justified.

This view is grounded on the consideration that proceedings before a Prize Court are only justified in cases where the presence of contraband of war is proved, and that whatever may have been on board the „Bundesrath", there could have been no contraband of war, since according to recognized principles of international law, there cannot be contraband of war in trade between neutral ports.

This is the view taken by the British Government in 1803 in the case of the seizure of the „Springbok" as against the judgment of American Prize Court, and this view is also taken by the British Admiralty in the „Manual of Naval Prize Law" of 1866.

The Imperial Government are of opinion that, in view of the passages in that Manual: „A vessel's destination should be considered neutral, if both the port to which she is bound and every intermediate port at which she is to call in the course of her voyage be neutral", and, „the destination of the vessel is conclusive as to the destination of the goods on board," they are fully justified in claiming the release of the „Bundesrath" without investigation by a Prize Court, and that all the more because, since the ship is a mail-steamer with a fixed itinerary, she could not discharge her cargo at any other port than the neutral port of destination.

In view of what is stated above, I have the honour to request your Excellency, in accordance with instructions from the Imperial Government, and with the reservation of what may further be decided, to order the release of the „Bundesrath", and since she was seized more than a week ago and the Imperial Government have not yet been informed of the reasons for their seizure, I should be obliged if I could be favored with a reply at your earliest convenience.

I have etc.

(signed) P. Hatzfeldt.

No. 17.

The Marquess of Salisbury to Sir F. Lascelles.

Foreign Office, January 4. 1900.

(Telegraphic.)

The German East African Steam-ship „General“ is being searched on strong suspicion by naval authorities at Aden. Will telegraph result.

No. 18.

The Marquess of Salisbury to Sir F. Lascelles.

Foreign Office, January 4. 1900.

Sir.

Baron von Eckardstein, from the German Embassy, called on me yesterday, and informed me, that he had been instructed to address to me a note with respect to the arrest of the „Bundesrath“. I will make some observations in a separate despatch (No. 47) upon the questions raised in that note; but I informed Baron Eckardstein that we were entirely unable to accede to his contention that a neutral vessel was entitled to convey without hindrance contraband of war to the enemy, so long as the port at which he intended to land it was a neutral port. Baron Eckardstein asked me whether it was not possible to allow the mail-steamer to go on bail, so as not to interfere more than was necessary with her voyage.

I said that I should be entirely in favour of that plan, if it were practicable, and were adopted under suitable conditions. But I added that I believed she was now in the hands of the Prize Court, which, of course, acted independently.

I am etc.

(signed) Salisbury.

No. 19.

Sir F. Lascelles to the Marquess of Salisbury.

(received Jan. 5.)

(Telegraphic.)

Berlin, January 5. 1900.

Report has been received from German Consul at Durban stating that no contraband has been found on the „Bundesrath", although she has been searched for nine days. Baron von Richthofen said, that public opinion here has been greatly excited by the seizure of the „Bundesrath" and the „General". The fact that the naval authorities had failed to discover contraband would seem to render their action unjustifiable; but the German Government maintain that, even if contraband had been discovered, England would have no right to interfere with neutral vessels going from one neutral port to another, and the task of preventing the transmission of contraband to the Transvaal would be with the Portuguese Government.

When the war broke out, the Steam-ship Company disembarked some contraband of war at Dar-es-Salaam and Port Said in order to obviate and possible complication, and since then the Company has issued strict orders that contraband should not be embarked.

No. 20.

Sir F. Lascelles to the Marquess of Salisbury.

(Received Jan. 5.)

(Telegraphic).

Berlin, January 5.

. . . . . .

On the point of law, Count Bülow said, that England herself had ever held the principle that neutral ships plying between neutral ports should not be liable to interference, and on the point of fact that neither of the ships seized

contained contraband of war. What, however, he specially urged was the release of the vessels with the least possible delay.

No. 21.

Count Hatzfeldt to the Marquess of Salisbury.

(Received January 5.)

(Translation.)

German Embassy, London, Jan. 5. 1900.

. . . . . I am further instructed to request your Excellency to cause explicit instructions to be sent to the Commanders of British ships in African waters to respect the rules of international law, and to place no further impediments in the way of the trade between neutrals . . .

Inclosure 1 in **No. 22.**

Admiralty to Senior Naval Officer, Aden.

(Telegraphic.)

Admiralty, January 4. 1900.

Steam-ship „General". Is search being conducted by you or by whom? Unless contraband is found, search should be carried out as rapidly as possible. Undesirable to detain ship on suspicion only if she carries mails.

Inclosure 2 in **No. 22.**

Senior Naval Officer Aden, to Admiralty.

(Telegraphic.)

Aden, January 5. 1900.

„Marathon" is carrying out search with all dispatch.

Inclosure in **No. 23.**

Draft of proposed Telegram from Admiralty to Rear-Admiral Bosomquet.

Owing to the extreme difficulty of proving at ports so distant from South Africa as Aden and Perim, the real destination of contraband of war carried by ships calling at or passing those ports, the Senior Naval Officer, Aden, is to be directed to discontinue searching such vessels confining himself to reporting to the Commander-in-Chief, Cape, the names and dates of clearance of suspected ships.

Inclosure in **No. 24.**

Rear-Admiral Sir Harris to Admiralty.

(Telegraphic.)

Simonstown, January 5. 1900.

„Bundesrath" will be searched to-morrow. Mails released, and will be sent in German war-ship „Condor".

No. 25.

Foreign Office to Admiralty.

Foreign Office, January 6. 1900.

Sir,

I have laid before the Marquess of Salisbury your letter of the 4th. instant, stating that the German mail-steamer „General" had been detained at Aden on suspicion and was being searched.

I am directed by his Lordship, to request you, to suggest to the Lords Commissioners of the Admiralty that full particulars should at once be obtained by telegraph in regard to this case.

It is important that Her Majesty's Government should know, inter alia, where the ship was „detained" and whether by the naval or by the shore authorities, or by whom; whether any proceedings against the ship were taken in the Prize Court at Aden or any other Court there, under what warrant or order the search is taking place: and whether any contraband of war has been found on board.

I am etc.

(signed) Francis Bertie.

No. 26.

Admiralty to Foreign Office — (received January 6.)

Admiralty, January 6. 1900.

Sir,

My Lords Commissioners of the Admiralty having under their consideration your letter of this day's date, requesting that certain particulars may be furnished in regard to the detention at Aden of the steam-ship „General", beloving to the German East African Company, on suspicion of conveying contraband of war to South Africa, desire me to transmit herewith, for the information of the Secretary of State, copy of a telegram which has just been received from the Senior Naval Officer at Aden, from which it will be apparent that the ship was detained by the Captain of the „Marathon" on arrival at that port; that she was searched by the naval authorities, no contraband being found on board; and that, from the fact of her cargo being in process of re-stowed with the object of enabling her to resume her voyage as quickly as possible, it is evident that no proceedings had been commenced against her in the Prize Court.

With regard to the question as to the warrant or order uuder which the search was made, my Lords are not aware that any warrant is required in such cases. A copy of the

instructions under which the Senior Naval Officer acted is inclosed.

I am etc.

(signed) C. F. Thomas, pro Secretary.

Inclosure 1. in **No. 25.**

Senior Naval Officer, Aden, to Admiralty.

(Telegraphic.)

Aden, January 6. 1900.

On arrival of steam-ship „General" I boarded and detained her. Having been informed of various suspicious articles on board for Delagoa Bay including reported boxes of ammunition stowed in main hold, buried under reserve coal, I commenced search for contraband next morning. Ship will be got away as soon as possible.

I found, consigned on manifest to Manbaser. several large cases of rifle ammunition for Mauser Mannlicker and sporting rifles. I believe these to be bona fide as consigned. Other suspected articles on manifest are waggon axes and chemicals.

Have cleared away just sufficient cargo to satisfy myself. At the bottom is a cargo of food for Delagoa Bay.

On top of coals are stowed boilers and heavy machinery. Found nothing, after examination by digging hole.

Cargo being restowed.

Inclosure 2 in **No. 26.**

Admiralty to Commander-in-chief, East Indies Station.

(Telegraphic.)

Admiralty, December 23. 1899.

Vessels carrying contraband are to be taken for adjudication before the Prize Court at Aden: and, as regard

both British and neutral vessels bound for South African ports, the search for contraband of war is to be prosecuted in British territorial waters and on the high seas.

No. 29.

Governor of Natal to Mr. Chamberlain.

(Telegraphic.)

January 7. 1900.

Following telegram received from German Consul at Durban and Commander Schiebel, of His Imperial Majesty's ship „Condor". I replied I have communicated protest to Secretary of State for the Colonies and High Commissioners:

„We herewith strongly protest in the name of our Government against seizure of Imperial German mail-steamer „Herzog" and request permission for said steamer to proceed on voyage without any further delay. Captain of „Herzog" informs me, he has no goods on board which could be considered as contraband of war. Only suspected cargo are mails, small iron rails, and railway sleepers, which are destined for neutral port of Delagoa Bay."

Inclosure in **No. 31.**

Commander-in-chief, Cape of Good Hope Station to Admiralty.

Simonstown, January 6. 1900.

(Telegraphic.)

Senior Naval Officer, Durban, telegraphs:

„Large ambulance party on board „Herzog", most of whom have revolvers. Portuguese Governor of Zambezi and eight Portuguese officers aboard. Prize Court has ordered their release. There are large quantities of provi-

sions consigned to enemy's agents. From character of cargo and provisions there is reasonable ground for suspecting it as intended for enemy."

Inclosure 1 in **No. 32.**

Senior Naval Officer, Aden, to Admiralty.

Aden, January 7. 1900.

(Telegraphic.)

I have just learnt that among passengers for Transvaal „General" carries between 60 and 100 Dutch. German etc. in plain clothes, but of military appearance. Many are trained artillerymen, but without searching passengers' luggage no evidence of this would be forthcoming."

Inclosure 2 in **No. 32.**

Senior Naval Officer Aden, to Admiralty.

Aden, January 7. 1900.

(Telegraphic.)

Captain of „General" gives written guarantee to hand over to Mr. Consul Ross at Laurenco Marques waggon axletrees and chloride of lime, of which there is only a small quantity on board.

No. 36.

Sir F. Lascelles to the Marquess of Salisbury,

(received January 8. 1900.)

Berlin, January 5. 1900.

(Extract.)

I called on Baron von Richthofen this morning and found him preoccupied on the subject of the seizure of German ships . . . . . .

The failure of the British authorities to discover contraband on board the „Bundesrath“ seemed to deprive them of any justification for their action.

The German Government maintained that even if contraband had been discovered, it would not have justified the British authorities in interfering with a neutral ship plying between neutral ports. He cited the case of the „Springbok“ with which I was not acquainted, as a proof that a British Court had affirmed this principle. It would be for the authorities of the neutral port to prevent the contraband reaching one of the belligerents, and surely Her Majesty's Government had the means of exerting sufficient pressure on the Portuguese authorities to prevent them from allowing contraband of war to reach the Transvaal, without capturing apparently innocent German ships and detaining them for so long a time . . . . . .

He (Graf Bülow) believed that both in law and in fact the capture of the German ships could not be justified. He honestly believed the assurances of the Steam-ship Company that the captured vessels contained no contraband of war, and even if they had, the decisions of British Courts might be invoked to prove that the ships should not have been detained.

Inclosure 1 in **No. 39.**

Admiralty to Rear-Admiral Sir R. Harris.

Admiralty, January 7. 1900.

(Telegraphic.)

Direct immediate release of „Herzog“ unless guns or ammunition have been revealed by the summary search. See previous telegrams on this subject.

Inclosure 2 in **No. 39.**

Rear-Admiral Sir R. Harris to Admiralty.

January 8. 1900.

(Telegraphic.)

Your telegram of yesterday.

Should provisions be released which are consigned to enemy's agent and destined for enemy?

Inclosure 3 in **No. 39.**

Admiralty to Rear-Admiral Sir. R. Harris.

Admiralty, January 8. 1900.

(Telegraphic.)

Your telegram of to-day.

Proceeding should be discontinued and „Herzog" released, unless provisions on board are destined for the enemy's Government or agents, and are also for the supply of troops or are specially adapted for use as rations for troops.

No. 40.

The Marquess of Salisbury to Sir F. Lascelles.

Foreign Office, January 8. 1900.

(Telegraphic.)

Inform German Government that passengers and mails on board the „Bundesrath" were released by Prize Court on the 5th, and were to be conveyed to Delagoa Bay by German war-ship „Condor".

Cargo of „General" is being restowed, and she will probably sail on 10th.

No. 44.

The Marquess of Salisbury to Sir F. Lascelles.

Foreign Office, January 9. 1900.

. . . . . I said we were considering how far we could abstain from arresting mail-steamers of any nation, unless their culpability was flagrant, because the inconvenience caused by their arrest was undoubtedly great.

I stated that we were wholly unable to agree with the German Government in the alleged right of a neutral to transmit contraband to a belligerent through a neutral port, but that we entirely concurred in the importance of pushing these cases through with as much rapidity as possible, and we had given repeated instructions to that effect.

I am etc.

(signed) Salisbury.

No. 47. (s. No. 18.)

The Marquess of Salisbury to Sir F. Lascelles.

Foreign Office, January 10. 1900.

Sir,

I transmit to your Excellency herewith the translation of a note which I have received from the German Ambassador at this Court with regard to the seizure of the German steamer „Bundesrath" by Her Majesty's ship „Magicienne", on suspicion of carrying contraband of war destined for the South African Republics.

In this note Count Hatzfeldt states that the German Government after careful examination of the judicial aspects of the case, are of the opinion that proceedings before a Prize Court are not justified. They base this view on the doctrine that, according to the recognized principles of international law, no question of contraband of war arises in trade between neutral ports. In support of this argument they cite the view which they state „to have been taken

by Her Majesty's Government in 1803 in the case of the seizure of the „Springbok" as against the Judgment of the United States' Prize Court, and that which they consider to be taken „by the British Admiralty in their Manual on Naval Prize Law of 1866."

Before examining the doctrine thus put forward by the German Government, it will be desirable to remove some errors of fact in regard to the authorities which they cite.

It is not the case that the British Government in 1803 raised any claim or contention against the judgment of the United States' Prize Court in the case of the „Springbok". On the first seizure of that vessel, and on an ex parte and imperfect statement of the facts by the owners, Earl Russel, then Secretary of State for Foreign Affairs, informed Her Majesty's Minister at Washington that there did not appear to be any justification for the seizure of the vessel and her cargo, that the supposed reason, namely, that there were articles in the manifest not accounted for by the Captain, certainly did not warrant the seizure, more especially as the destination of the vessel appeared to have been bonafide neutral, but that the adjudication might shortly follow, if it had not already taken place; the only instruction that he could at present give to Lord Lyons was to watch the proceedings and the Judgment of the Court, and eventually transmit full information as to the coure of the trial and its results.

The Prize Court of the United States, in a long and considered Judgment, decreed confiscation both of the vessel and cargo. The owners applied for the intervention of Her Majesty's Government and forwarded in support of their application an opinion by two English Counsel of considerable eminence.

The real contention advanced in this opinion was that the goods were in fact, bona fide consigned to a neutral at Nassau. It cannot, therefore, be adduced in suppord of the doctrine now advanced by the German Government. But Her Majesty's Government, after consulting the Law Officers

of the Crown, distinctly refused to make any diplomatic protest or enter any objection against the decision of the United States' Prize Court, nor did they ever express any dissent from that decision on the grounds on which it was based.

The volume which is described in Count Hatzfeldt's note as the „Manual of Naval Prize law of the British Admiralty" and for which Count Hatzfeldt quoted certain phrases as expressing the view of the Lords Commissioners on this subject, is, in fact, a book originally compiled by Mr. (now Sir Godfrey) Lushington, which was published under the authority of the Lords Commissioners as stating in a convenient form the general principles by which Her Majesty's officers are guided in the exercise of their duties; but it has never been asserted and cannot be admitted to be an exhaustive or authoritative statement of the views of the Lords Commissioners. The preface of the book states that it does not treat of question, which will ultimately have to be disposed of by the Prize Court, but which do not concern the officer's duty of the place and hour. The directions in this Manual, which for practical purposes were sufficieut in the case of wars such as have been waged by Great Britain in the past, are quite inapplicable to the case which has now arisen of war with an inland State, whose only communication with the sea is over a few miles of railway to a neutral port. In a portion of the Introduction the author discusses the question of destination of the cargo, as distinguished from destination of the vessel, in a manner by no means favourable to the contentiou advanced in Count Hatzfeldt's note. Moreover, Professor Holland, who edited a revised edition of this Manual in 1888, in a recent letter published in the „Times" has expressed an opinion altogether inconsistent with the view which the German Government endeavour to found upon the words of the Manual.

In the opinion of Her Majesty's Government, the passage cited from tde Manual „that the destination of the vessel is conclusive as to the destination of the goods on board",

has no application to such circumstances as have now arisen.

It cannot apply to contraband of war on board of a neutral vessel if such contraband was at the time of seizure consigned or intended to be delivered to an agent of the enemy at a neutral port, or, in fact, destined for the enemy's country.

The true view in regard to the latter category of goods is, as Her Majesty's Government believe, correctly stated in paragraph 813 of Professor Bluntschli's „Droit International codifié", as follows (I cite from the French translation of 1874, 2nd. edition, of the work of this eminent German jurist):

„Si les navires ou marchandises ne sont expédiés à destination d'un port neutre que pour mieux venir en aide à l'ennemi il y aura contrabande de guerre et la confiscation sera justifiée".

Her Majesty's Government are unable therefore, to agree that there are grounds for ordering the release of the „Bundesrath" without examination by the Prize Court as to whether she was carrying contraband of war belonging to, or destined for, the South African Republics. But they fully recognize how desirable it is that this examination should be carried through at the earliest possible moment, and that all proper consideration should be shown for the owners and for innocent passengers and merchandize on board of her. Repeated and urgent instructions have been sent by telegraph for this purpose, and arrangements have been made for the speedy transmission of the mails.

Your Excellency will address a note to the German Minister for Foreign Affairs containing the above observations.

I am etc

(signed) Salisbury.

No. 48.

The Marquess of Salisbury to Sir F. Lascelles.

Foreign Office, Jan. 11. 1900.

Sir,

Baron von Eckardstein called on me yesterday, and in the course of conversation on the subject of the recent seizures of German mail-steamers, informed me that in view of the protest which I had made against the position taken up by the German Government that there could not be any question of contraband in trade between neutral ports; they had decided to abstain from pressing or discussing their opinion for the present in order to facilitate a speedy and amicable settlement.

I am etc.

(signed) Salisbury.

No. 49.

Sir F. Lascelles to the Marquess of Salisbury

(received January 12.)

Berlin, January 12. 1900.

(Telegraphic.)

I saw Baron von Richthofen this afternoon and read to him your Lordship's despatch of the 10th. instant: I told him that I was going to embody it in a note which I would send to Count von Bülow.

In reply Baron von Richthofen remarked that even if for the moment the question of trade between neutral ports were put on one side, it was nevertheless maintained by the Imperial Government that as a preliminary search of the „Bundesrath" did not give an indication of their being contraband on board, there was no justification for the delivery of that vessel to a Prize Court.

No. 50.

The Marquess of Salisbury to Sir F. Lascelles.

Foreign Office, Jan. 13. 1900.

(Extract.)

„ . . . . . With regard to the question discussed between Baron von Eckardstein and myself as to a parallel of latitude down to which all ships should be exempt from search, the German Government would be greatly obliged if I could see my way to fix some point other than parallel 10, as that parallel appeared, in my opinion, not to be suitable owing to steamers when south of Mombasa Nugging the Portuguese coast so close as to be within territorial limits.

No. 51.

The Marquess of Salisbury to Sir F. Lascelles.

Foreign Office, Jan. 14. 1900.

(Telegraphic.)

I have given to Baron von Eckardstein for transmission to Count Bülow, the following verbal message:

„Orders have been given to discontinue the search of vessels at Aden.

The question of the instructions that can be sent to British naval officers to show special consideration to mail-steamers is under consideration. Orders have meanwhile been given that no German mail-steamers shall be arrested on suspicion alone until the examination of the „Bundesrath“ is completed and the result known“.

No. 52.

Sir F. Lascelles to the Marquess of Salisbury.

(received January 15.)

Berlin, January 15. 1900.

(Telegraphic.)

. . . . . .

His Excellency's (Graf Bülow) most earnest desire is to obtain the following modifications in the statement made to Baron von Eckardstein by your Lordship:

Firstly, that the orders forbidding the arrest of mail steam-ships until the completion of the examination of the „Bundesrath" may be prolonged, and

Secondly, that the orders which have been issued for the discontinuance of the search of vessels at Aden may be made applicable to any place situatet at a similar distance from the seat of war.

No. 53.

The Marquess of Salisbury to Sir F. Lascelles.

Foreign Office, January 16. 1900.

(Telegraphic.)

Baron von Eckardstein informed me to-day, with reference to the search of mail-steamers for contraband of war, that considerable anxiety was expressed in Berlin that some arrangement should be come to on this question.

I said that there were many difficulties regarding this question, which I was ready to discuss with the German Government, but that orders had been given for the present that no more mail-steamers were to be arrested on suspicion alone until further orders.

I observed that the term „mail-steamer" could not safely be applied to any steamer that had a bag of letters on board, and that it required definition. We understood

by mail-steamers, steamers of subsidized lines, and consequently owned by persons whom the German Government considered as respectable.

He further urged that we should extend the arrangement of giving up the examination of ships at Aden to all places equidistant with Aden from Delagoa Bay.

I said we did not object to this proposal.

With this information he appeared satisfied.

No. 54.

The Marquess of Salisbury to Sir F. Lascelles.

Foreign Office, January 17. 1900.

. . . . . .

I received with some surprise a communication from the Representative of a Power with whom Her Majesty's Government believe themselves to be on the most friendly terms-worded in so abrupt a manner and couched in language which imputed to Her Majesty's Naval Commanders that they had shown a disrespect to international law, and placed unnecessary impediments in the way of neutral commerce. There is no foundation for these imputations. . . . . .

No. 55.

Governor Sir W. Hely-Hutchinson to Mr Chamberlain.

(communicated by Colonial Office January 18.)

January 18. 1900.

(Telegraphic.)

„Bundesrath's" cargo and ship herself released.

No. 58.

Sir F. Lascelles to Marquess of Salisbury.

(received January 22.)

Berlin, January 19. 1900.

(Antwort auf 17. 1900 (No. 42.)

. . . . . Baron von Richthofen argued that, in the opinion of the German Government, the action of Her Majesty's naval officers in arresting the German ships, had in fact, been a violation of international law and an undue interference with neutral commerce, tho which I replied that Her Majesty's Government did not share this view, and as there was a difference of opinion in the subject, it seemed to me that the German Government were going very far in asking that definite instructions should be sent to Her Majesty's Naval Commanders before even an inquiry had been instituted into the merits of the case. It was evident that your Lordship resented the tone and language of Count Hatzfeldt's note, and I was anxious that this fact should be brought to Count Bülow's notice before he made his speech in the Reichstag.

Lebenslauf.

Geboren wurde ich, Werner Wilhelm Alphons Otto Ernst Freiherr von Mirbach, am 21. Dezember 1877 zu Berlin als der zweite Sohn des Hauptmanns im Garde-Füsilier-Regiment Freiherrn Ernst von Mirbach und der Freifrau Camille von Mirbach geb. Orban. Mein Vater wurde zum Kammerherrn Ihrer Königlichen Hoheit der Frau Prinzessin Wilhelm von Preussen ernannt und wir siedelten daher 1882 nach Potsdam über. Hier besuchte ich das Victoria-Gymnasium, an welchem ich am 25. Februar 1898 das Abiturientenexamen bestand. Dann studierte ich in Berlin und Genf Rechtswissenschaft.

Am 12. Dezember 1902 bestand ich zu Berlin das Referendar-Examen und am 18. Dezember 1902 zu Erlangen das Rigorosum cum laude.